



Tielaitos

Tielaitoksen palvelupiste

**Kantatien 45 kehittäminen
välillä Ruotsinkylä - Nummi
Yleissuunnitelma**

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

NÄYTEKAPPALE



Helsinki 1994

Uudenmaan tiepiiri

**Kantatien 45 kehittäminen välillä Ruotsinkylä - Nummi
yleissuunnitelma**

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Tielaitos
Uudenmaan tiepiiri

1994

Kannen kuva: Visa Salojärvi

Hankkeesta vastaa tielaitos, Uudenmaan tiepiiri
Opastinsilta 12 B, PL 70, 00521 Helsinki

Hankkeen vetäjä	insinööri Seppo Antinoja, p. 1487 3633
Ympäristöasiantuntija	MMK Seija Korhonen, p. 1487 2342

Yva-menettelyn yhteysviranomainen on Uudenmaan lääninhallitus
(1.3.1995 Uudenmaan ympäristökeskus).

Arviointiohjelma ja myöhemmin arviointiselostus ovat nähtävillä
arviointimenettelyn ajan mm. tielaitoksen palvelupisteessä Itä-Pasilassa:
Opastinsilta 12 A, katutaso. 00520 Helsinki.

ESIPUHE

Käsillä oleva ympäristövaikutusten arviointiohjelma liittyy Uudenmaan tiepiirin syksyllä 1994 käynnistämään yleissuunnitteluun, jossa tarkastellaan kantatien 45 kehittämistä Tuusulan kunnassa välillä Ruotsinkylä - Nummi. Hanke on esiintynyt aiemmissa suunnitelmissa nimellä "Hyrylän läntinen ohikulkutie". Hanke on lakisääteisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) alainen, koska yhtenä vaihtoehtona tarkastellaan moottoriliikennetietä.

Arviointiohjelman laatimista varten perustettiin paikallisten asukkaiden ja yhdistysten edustajista keskusteluryhmä, joka on kokoontunut kahdesti. Kaikille kiinnostuneille tarkoitettuja suunnittelunäyttelyjä on niinikään ollut kaksi. Viranomaiset kokoontuivat suunnittelun alussa seminaariin keskustelemaan työn lähtökohdista. Suunnittelusta vastaavat Uudenmaan tiepiirin ja LT-Konsultit Oy:n suunnittelijat. Suunnittelua on ohjannut hankeryhmä:

Seppo Antinoja, pj.	Uudenmaan tiepiiri
Keijo Sorri	Tuusulan kunta
Ritva Laine	"
Raimo Jouhikainen	Uudenmaan liitto
Hannu Siitonen	"
Heli Herkamaa	Helsingin vesi- ja ympäristöpiiri
Jussi Heinämies	Uudenmaan lääninhallitus
Seija Korhonen	Uudenmaan tiepiiri
Kirsti Keto	"
Ray Ottman	LT-Konsultit
Sakari Grönlund	"
Paavo Mero, siht.	"

Keskusteluryhmän ja näyttelyiden tarkoituksena on ollut saada mahdollisimman hyvin tietoon alueen asukkaiden ja siellä vaikuttavien tahojen käsitykset arvioitavista vaikutuksista. Samalla kuntalaisille on kerrottu mahdollisuudesta kommentoida virallisesti nähtäville tulevaa arviointiohjelmaa.

Yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on YVA-lain alaisissa hankkeissa aina laadittava asiakirja. Tiensuunnittelijoille arviointiohjelma on työohjelma, jonka mukaan suunnitellaan vaihtoehdot, selvitetään vaikutukset, vertailaan vaihtoehtoja ja laaditaan lopullinen yleissuunnitelma.

Arviointiohjelman tarkoituksena on - lain määrittelemissä puitteissa - tuoda tiedot suunniteltavasta hankkeesta kaikkien niiden tarkasteltavaksi, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa. Yhteysviranomaisella, joka tässä hankkeessa on Uudenmaan lääninhallitus, on arviointimenettelyssä keskeinen tehtävä. Se pyytää eri tahoilta kommentteja arviointiohjelmasta (ja myöhemmin arviointiselostuksesta) ja kokoaa arviointiohjelmasta saadut kommentit sekä antaa oman lausuntonsa tiepiirille.

Hankkeen tiensuunnittelussa tarvitaan koko Keski-Uudenmaan tieverkon liikennetarkastelujen tarkentamista. Siksi arviointiohjelmaan on sisällytetty erillinen liikenneliite (liite A). Lisäksi arviointiohjelmassa käsitellään lain vaatimuksia tarkemmin hankkeen taustoja, tavoitteenasettelua ja keskusteluisa mukana olleiden kylien ja kulmakuntien asukkaiden sekä yhdistysten edustajien käsityksiä alueensa tärkeistä paikoista ja arkielämästä (liite B).

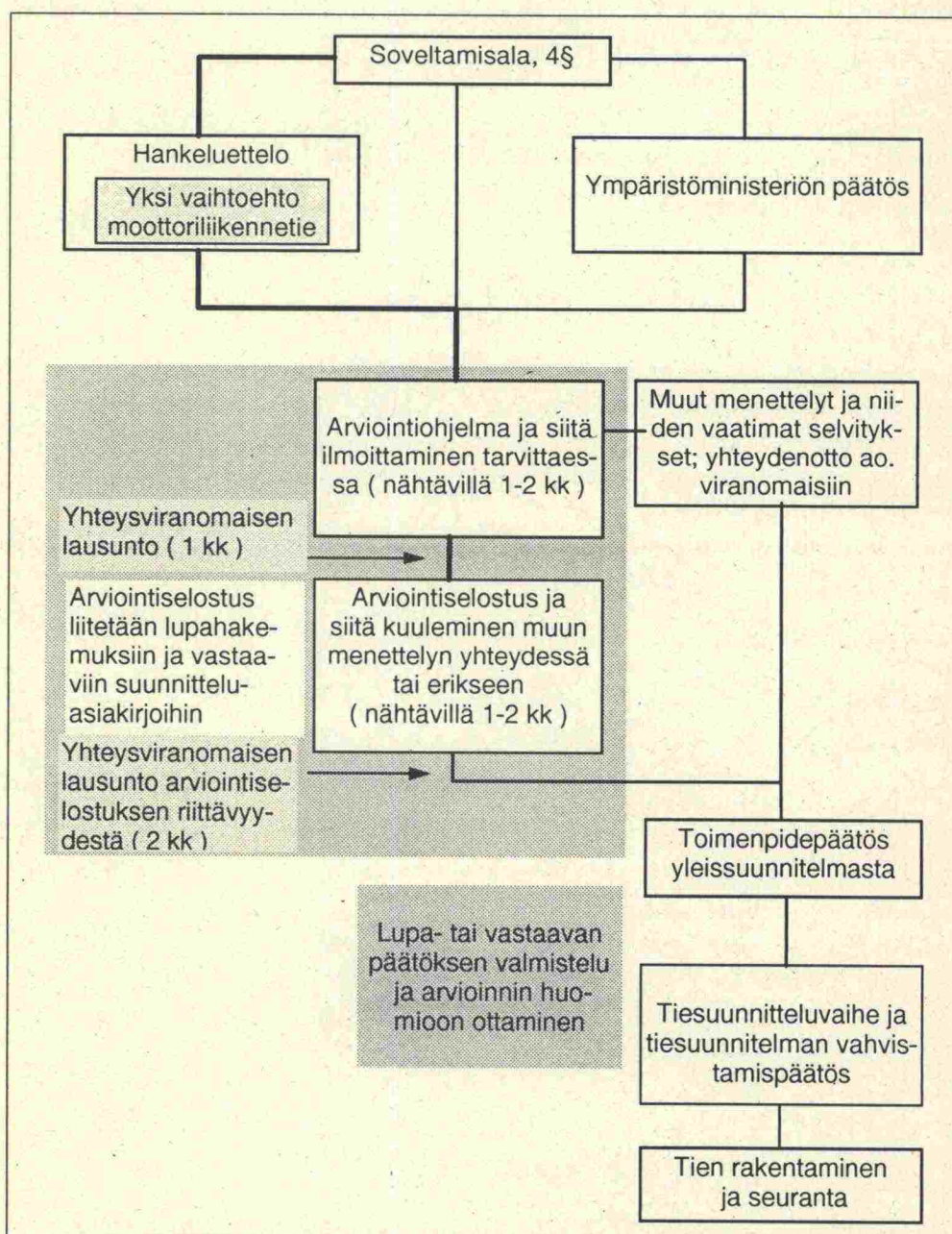
Ympäristövaikutusten arviointiselostus tehdään jatkossa arviointiohjelman mukaisesti ja asetetaan arviointiohjelman tavoin yleisesti tarkasteltavaksi.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus sisältää eri vaihtoehtojen vaikutukset ja niiden vertailun. Sen pohjalta valitaan jatkosuunnitteluvaihtoehto.

1. Tiedot hankkeesta, sen tarkoituksesta, sijainnista, maankäyttötarpeesta ja liittymisestä muihin hankkeisiin sekä hankkeesta vastaavasta.
2. Hankkeen toteuttamisvaihtoehdot, joista yhtenä vaihtoehtona on hankkeen toteuttamatta jättäminen, ellei tällaista vaihtoehtoa erityisestä syystä ole pidettävä tarpeettomana.
3. Tiedot hankkeen toteuttamisen edellyttämistä suunnitelmista, luvista ja niihin rinnastettavista päätöksistä, tiedot ympäristövaikutuksia koskevista laadituista ja suunnitelluista selvityksistä sekä ehdotus tarkasteltavan vaikutusalueen rajauksesta.
4. Suunnitelma tiedottamisen järjestämisestä.
5. Arvio hankkeen suunnittelu- ja toteuttamisaikataulusta sekä selvitysten ja arviointiselostuksen valmistumisajankohdasta.

Arviointiohjelmassa on lain ja asetuksen mukaan esitettävä tarpeellisessa määrin tiedot hankkeesta ja sen suunnittelusta.

Tien **yleissuunnitelma** laaditaan arviointiselostuksen perusteella jatko-suunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta (tai vaihtoehdoista). Yleissuunnitel-luksi kutsutaan koko yleispiirteistä suunnittelu työtä, jonka puitteissa edelli-set raportit laaditaan. Suunnittelu voi jatkua hankkeen toteuttamiseen täh-täävästi. Silloin tehdään tiesuunnitelma ja rakentamisen tarkempi suunni-telma, rakennussuunnitelma.



YVA-menettelyn vaiheet. Menettelyn tavoitteena on varmistaa, että hankkeiden vaikutuksia on selvitetty riittävästi ennen päätöksentekoa. Ympäristövaikutusten arviointimenettely koskee suuria rakennushankkeita. Kaikki tiehankkeet, joissa yhtenä toteuttamisvaihtoehtona on moottoritie tai moottoriliikennetie, käsitellään 1.9.1994 voimaan astuneen YVA-lain mukaisesti.

SISÄLTÖ

ESIPUHE	3
YLEISSUUNNITTELU JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI	5
1 KANTATIENT KEHITTÄMINEN VÄLILLÄ RUOTSINKYLÄ - NUMMI	8
2 SUUNNITTELUN TAVOITTEET	12
3 VAIHTOEHDOT	13
4 MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN NYKYTILANNE	16
5 SELVITETTÄVÄT YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET	19
6 SUUNNITTELUN ORGANISOINTI JA VUOROVAIKUTUS	22
7 YLEISSUUNNITTELUN JA ARVIOINTIMENETTELYN AIKATAULU	26
Lähteet	28

Liitteet

Liite A. Liikenneliite

Liite B. Suunnittelualueen osien tärkeät kohteet ja arkielämä alueen
asukas- ja muiden ryhmien kuvaamana

1 KANTATIENTÄ 45 KEHITTÄMINEN VÄLILLÄ RUOTSINKYLÄ - NUMMI

Suunnittelun kohde

Yleissuunnittelun tarkoituksena on selvittää millaista maantieliikenne on nyt ja tulevaisuudessa Hyrylän seudulla, Etelä-Tuusulassa. Kuinka paljon työ- ja asiontimatkoja sekä kuljetuksia tehdään ja mitä reittejä ajetaan? Suunnittelussa tarkastellaan erityisesti kantatietä 45 Ruotsinkylän ja Nummen välillä ja tulevaisuudennäkymät ulotetaan vuoteen 2020 (kuva 1).

Yleissuunnittelussa tutkitaan tasavertaisina vaihtoehtoina nykyisen kantatien parantamista ja Hyrylän taajaman lännestä kiertäviä ohikulkutievaihtoehtoja. Hanke on esiintynyt aiemmissa suunnitelmissa nimellä "Hyrylän läntinen ohikulkutie".

Tuusula on yksi pääkaupunkiseudun lähikunnista eli kehyskunnista. Niistä on paljon työmatkaliikennettä pääkaupunkiseudun eri osiin. Suurin osa liikenteestä on yksityisautoilua. Radanvarsikunnat, Kerava ja Järvenpää voivat tukeutua selvästi Tuusulaa voimakkaammin joukkoliikenteeseen.

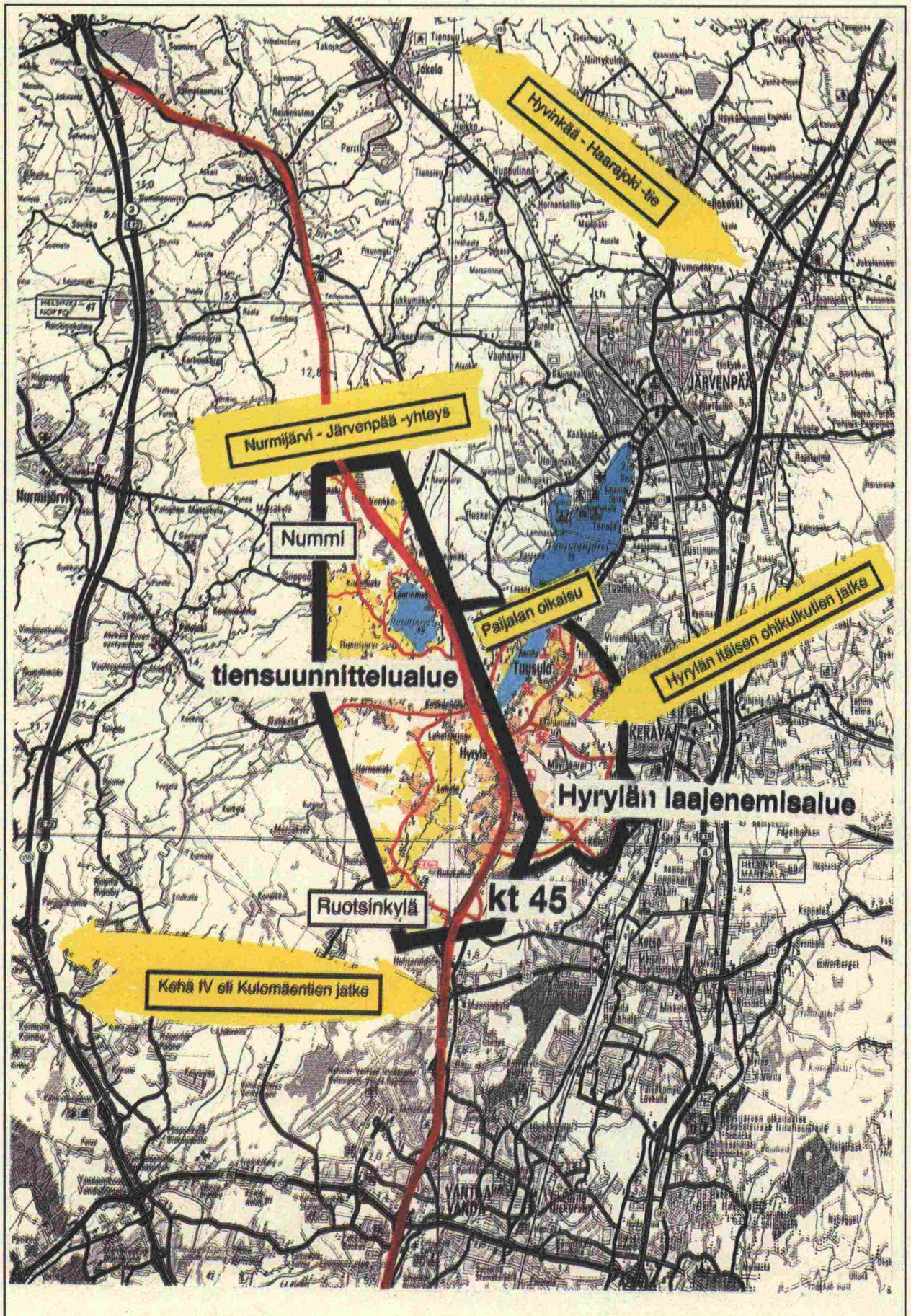
Tuusulan kunnassa oli vuoden 1993 alussa 28 318 asukasta, joista Etelä-Tuusulan keskuksen Hyrylän vaikutusalueella asui 15 795. Tuusulan kunnan pohjoisista taajamista Kellokoskella asuu vajaa 5 000 ja Jokelassa runsaat 4 000 asukasta.

Läntisen ohikulkutien historia – miksi suunnitellaan taas?

Pitkään työn alla ollut Tuusulantie on lähes valmis. Kun moottoriväylää suunniteltiin 1980-luvun puolessavälissä, liikenne lisääntyi nopeassa tahdissa. Hyrylän kohdalle odotettiin pian moottoriväylän rakentamisen jälkeenkin muodostuvan ruuhkia. Liikenteen ajateltiin hoituvan tulevaisuudessa parhaiten, kun varauduttaisiin Hyrylän itä- ja länsipuolisiin ohikulkuteihin. Itäinen ohikulkutie avattiin liikenteelle vuonna 1994.

Läntisen ohikulkutien aiempi suunnittelu on perustunut ajatukseen, että kantatie 45 (entinen maantie 137), paikallisen liikenteen ohella, parantaa yhteyttä valtatie 3 ja pääkaupunkiseudun itäosien välillä. Näin olikin silloin, kun valtatie 3 ei vielä ollut rakennettu moottoritieksi.

Kuva 1. Suunnittelualue kattaa tiensuunnittelualueen, Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaava-alueen ja liikennetarkasteluissa Keski-Uudenmaan tieverkon. Kuvassa on esitetty myös tärkeimmät muut alueen tiestön kehittämishankkeet (mittakaava noin 1 : 140 000).



Läntisestä ohikulkutiestä esitettiin 1980-luvulla erilaisia vaihtoehtoja, joista suurisuuntaisin oli moottoriväylä nykyisen tien rinnalla Nopon eritasoliittymään asti. Yhtenä vaihtoehtona kaavailtiin myös ns. lyhyttä ohikulkua Tuusulanjokilaakson yli. Sitä Tuusulan kunta ei voinut hyväksyä. Tällöin päädyttiin ns. pitkään ohikulkuun, jonka aluevarauksen Tuusulan kunta sitoutui säilyttämään ja se merkittiin kunnan vuoden 1989 yleiskaavaan. Ohikultievaihtoehtoja on tarkasteltu myös läntisen ohikulkutien tarve- ja vaikutus selvityksessä vuonna 1990.

Muutaman vuoden kulumisen ohikulkutien tarveselvityksestä on tuonut uuden näkökulman suunnitteluun. Nyt käynnistynyt suunnittelu asettaa kyseenalaiseksi aiemmat selvitykset ja tarkoituksena on pohtia kantatien 45 roolia Keski-Uudenmaan tiestön osana. Koska liikennettä ei haluta kulkemaan viistosti Keski-Uudenmaan läpi valtatie 3 ja pääkaupunkiseudun itäosien välillä, on selvittävä pärjätäänkö Hyrylän seudulla nykyisen tien parantamisella. Vai onko todennäköistä, että asutus, palvelut ja liikkuminen yleensä lisääntyvät paljon. Tällöin liikenne voi ruuhkaantua, onnettomuudet voivat lisääntyä ja matka-ajat kasvaa. Ohikulkutieajatuksat voivat ehkä nousta taas esiin.

Myös muut tieverkolla tehtävät ratkaisut vaikuttavat olennaisesti kantatien liikennemäärään. Tällaisia hankkeita ovat etenkin Kehä IV eli Kulomäentien jatke ja Tuusulan itäisen ohikulkutien jatke.

Tuusulan kunnassa on meneillään Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaavatyö. Siinä selvitetään vuosien 1994-96 aikana millainen kuntakeskus Hyrylä on tulevaisuudessa ja mitkä ovat sen mahdolliset ja toivotut laajenemisalueet. Osayleiskaavan vaihtoehtojen tarkastelussa olennaisena lähtökohtana ovat kantatien 45 kehittämisen vaikutukset Hyrylään.

Lisääntyykö autoliikenne Tuusulassa?

Autojen ja ajamisen määrän odotetaan kasvavan vielä vuoteen 2020 asti. On tietysti mahdollista, ettei tulevaisuudessa ole liikenneongelmia, autoilua ehkä halutaan rajoittaa. Voi myös olla, että se mikä tuntuu ruuhkalta nyt, ei tulevaisuudessa olekaan sietämätöntä. Voi olla että liikkumistavat ja liikkumistottumukset muuttuvat.

Toistaiseksi ihmiset kuitenkin liikkuvat autolla paljon ja esimerkiksi Tuusulassa työ- ja asiointimatkat sekä kuljetukset tehdään pääasiassa autolla. Näinollen liikkumisen suunnittelu on suureksi osaksi autoliikenteen ja teiden suunnittelua. Jokaisen automatkat lisäävät liikennemäärää.

Ongelmia ei ole nyt, mutta tulevaisuudessa voi olla. Suunnittelussa koetaan selvittää miten kantatien ja laajemmin Keski-Uudenmaan liikenne todennäköisesti muuttuu muutaman seuraavan vuosikymmenen aikana ja

miten muutokset vaikuttavat kantatien 45 kehittämiseen Ruotsinkylän ja Nummen välillä.. Liikenteestä lisää liitteessä A.

Suunnittelussa esille nousevia kysymyksiä

- Jos kaikki vastustavat, loppuuko suunnittelu siihen?
- Miksi Hyrylä laajenee, vai voiko se tiivistyä?
- Miksi juuri tielaitos suunnittelee?
- Voiko Etelä-Tuusulan liikenne kasvaa ja miksi?
- Pitääkö tulevaisuutta ylipäättään suunnitella?
- Miksi suunnitellaan nyt?
- Onnistuuko yhteistyö suunnittelijoiden ja asukkaiden välillä?
- Voiko leveä väylä jatkua tulevaisuudessa
- Koskenmäentien risteuksen ohi?
- Tuhoaako mahdollinen läntinen ohikulkutie Tuusulan arvokkaat kulttuurimaisemat?
- Millainen on Keski-Uudenmaan ja Tuusulan identiteetti?
- Millainen on kantatien 45 rooli ja mitä siellä halutaan kulkevan?
- Mitä liikennettä Hyrylän läpi kulkee nyt ja vuonna 2020?
- Ratkaiseeko juna Etelä-Tuusulan tulevan liikenteen?
- Riittääkö nykyisen tien parantaminen vai tarvitaanko uusi linjaus?
- Voisiko läntisestä ohikulkutiestä olla mitään iloa kellekään?
- Miksi hankkeen nimi on muutettu?
- Mitä Tuusulan kunta on päättänyt?
- Mitä tielaitos on päättänyt?
- Mitä Uudenmaan liitto on päättänyt?
- Mitä ympäristöministeriö on päättänyt?

Kuva 2. Suunnittelun alkuvaiheessa esiin nostettuja kysymyksiä, joita pohditaan suunnittelussa.

2 SUUNNITTELUN TAVOITTEET

Hankeryhmä on muokannut suunnittelun tavoitteet tiepiirin alunperin asettamista alustavista tavoitteista syksyn 1994 aikana. Tavoitteet on jaoteltu havainnollisuuden vuoksi maankäyttö- ja yhdyskuntakehitystä sekä ympäristöä ja liikennettä koskeviin tavoitteisiin.

Maankäyttöä ja yhdyskuntarakennetta koskevinä tavoitteina on, että:

- Keski-Uudenmaan tieverkon kehittämisellä tuetaan seutukaavoituksessa esitettyjä maakunnallisia kehittämistavoitteita. Niissä voidaan tulevaisuudessa painottaa esimerkiksi joukkoliikenteen varaan perustuvia ratkaisuja. Jos paikalliset ja seudulliset tavoitteet ovat ristiriidassa keskenään, pyritään hyväksyttäviin kompromisseihin.
- Kantatie tukee Etelä-Tuusulan ja erityisesti Hyrylän taajaman kehittämistä kunnan osayleiskaavoituksessa annettujen tai annettavien maankäyttötavoitteiden mukaisesti.
- Kantatie- ja liittymäratkaisut eivät hajauta yhdyskuntarakennetta.
- Hanke tukee elinkeinoelämää alueella eikä vaikeuta Hyrylän keskustan palvelujen kehittämistä.
- Kantatieratkaisu ja siihen liittyvät muut tiejärjestelyt eivät - kokonaisuus huomioon ottaen - kohtuuttomasti heikennä vaikutusalueen eri osien viihtyisyyttä ja asukkaiden hyvinvointia.
- Nykyiseen tiestöön tehdyt panostukset hyödynnetään.

Ympäristöä koskevinä tavoitteina on, että:

- Arvokkaat luonnon- ja kulttuurihistorialliset alueet otetaan erityisen tarkasti huomioon. Rusutjärvi ja Tuusulanjoki ympäristöineen ovat erityisen tärkeitä.
- Ehjä ja elävä maaseutumaisema on Tuusulan omaleimaisuutta, joka on erityisen tärkeä turvata.
- Pohjavesien pilaantumisriskiä ehkäistään.
- Melun lisääntymistä vältetään. Melua torjutaan siellä, missä siitä on haittaa.

Liikennettä koskevinä tavoitteina on, että:

- Kantatie yhdistää Etelä-Tuusulan ja osia Keski-Uudestamaasta valtatieverkkoon, valtakunnalliseen lentotasemaan ja pääkaupunkiseutuun.
- Kantatie mahdollistaa Hyrylän taajaman luontevan kytken pääverkkoon ja Lahelan ja Hyrylän keskustan yhteydet selvitetään.
- Nopeustaso KT 45:llä on taajamien ulkopuolella vähintään 80 km/h. Taajamissa nopeus on 60 km/h.
- Tie on sujuva. Kohtuullisia viivytyksiä sallitaan ruuhka-aikoina
- Kantatie on ylikorkeiden kuljetusten reitti
- Liikenteen melu-, onnettomuus- ja muita haittoja vähennetään keskittämällä mahdollisimman suuri osa liikennesuoritteesta korkeatasoiselle päätieverkolle
- Auto- ja kevyen liikenteen turvallisuutta lisätään
- Turvataan jo olemassa olevat ja suunnitellut kevyen liikenteen, virkistys-, maatalouden ja muun ajoneuvoliikenteen yhteydet.
- Joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia tuetaan / edistetään mahdollisuuksien mukaan
- Kevyen liikenteen tarpeet otetaan huomioon.

3 VAIHTOEHDOT

Kantatien 45 kehittämisratkaisut Ruotsinkylän ja Nummen välillä liittyvät liikenteellisesti koko Keski-Uudenmaan tieverkosta tehtäviin ratkaisuihin (katso kuva 1. ja liite A). Hyrylän kehittämiseen liittyvät seikat selvitetään Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaavatyössä. Tässä työssä keskitytään Ruotsinkylän ja Nummen välisten vaihtoehtojen selvittämiseen.

Hankkeet, joilla on vaikutusta kantatien kehittämiseen

1. Kehä IV eli Kulomäentien jatke. Hyvin todennäköisesti toteutuva yhteys valtatie 3 ja Tuusulantien välille. Voidaan toteuttaa myös osittain. Kokonaisuudessaan toteutettuna vähentää jonkin verran liikennettä kantatieltä. Katariinantien oikaisu vaikuttaa liikenteeseen Lahelassa ja Ruotsinkylässä.
2. Hyvinkää - Haarajoki -tie. Välillä Haarajoki-Linjamäki yhteys toteutuu todennäköisesti. Vaikutukset kantatiehen ovat vähäiset.
3. Paijalan oikaisu. Toteutuu. Saattaa vaikuttaa Koskenmäentien liittymä-ratkaisuihin.
4. Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke. Toteutuu melko varmasti. Vaikuttaa merkittävästi liikenteeseen Tuusulantiellä. Liikenne vähenee Hyrylässä ja ohjautuu Tuusulantiellä itäisen ohikulkutien liittymästä etelään.
5. Nurmijärvi - Järvenpää -yhteys. Yleissuunnittelu on keskeytettynä kunnes kantatien 45 periaateratkaisu on selvillä, sillä Nurmijärvi - Järvenpää -yhteys ja kantatie 45 välillä Ruotsinkylä - Nummi on tarkoituksenmukais-ta suunnitella samanaikaisesti. Se, miten Nurmijärvi - Järvenpää -yhteys toteutuu, vaikuttaa kantatien liikennemääriin.

Liikenneverkkoa on tarkasteltu yhdessä muiden hankkeiden kanssa ja erilaisina yhdistelminä (liite A). Tarkastelua tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaava (HYLA)

Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaavassa tutkitaan taajaman laajenemismahdollisuuksia. Tarkoituksena on laatia ns. joustava osayleiskaava, jota on helppo mukauttaa tulevaisuuden tarpeisiin. Tutkittava alue on säteeltään neljän kilometrin kokoinen ympyrä, joka on jaettu seitsemään laajemis-sektoriin (liite 1). Perusselvitys on tehty ja esitelty kuntalaisille vuoden 1994 aikana. Parhaillaan tutkitaan eri sektorien kehittämisedellytyksiä. Niitä esitellään kunnassa tammikuussa 1995.

Hankkeen vaihtoehdot välillä Ruotsinkylä - Nummi

Hankkeella on yhdeksän yhdistelmävaihtoehtoa, jotka muodostuvat Hyrylän kehittämisestä ja kantatieratkaisusta vuoteen 2020 mennessä (kuva 3). Vaihtoehdot on muodostettu tiepiirin ja kunnan suunnittelijoiden yhteistyönä. Vaihtoehtoja on käsitelty hanke- ja keskusteluryhmissä sekä esitelty suunnitelmanäyttelyssä.

Jos Lahelassa rakennetaan paljon, syntyy vastaavasti paljon lisäliikennettä. Siksi Lahelan laajenemissuunta on valittu yhdessä Tuusulan kaavoittajien kanssa tarkastelun pohjaksi, jotta rakentaminen ja sen vaikutukset liikenteeseen tulisivat mahdollisimman selkeästi esiin.

Hyrylän kehitys

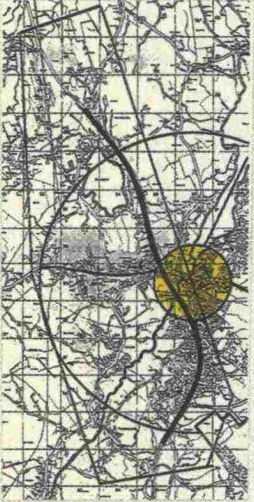


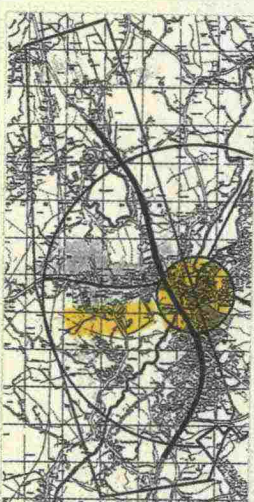
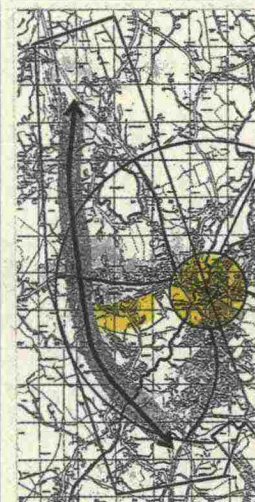

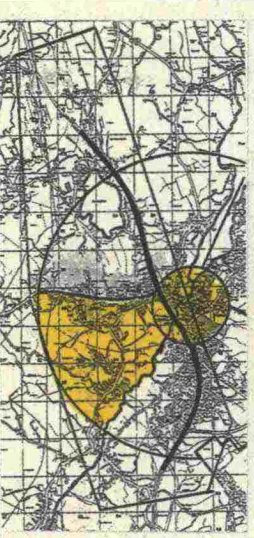
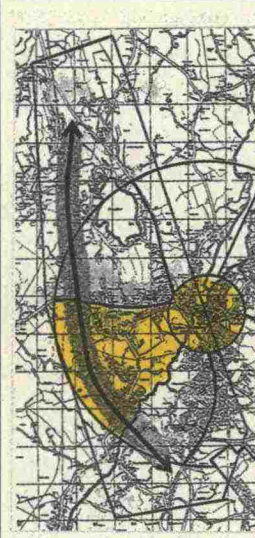
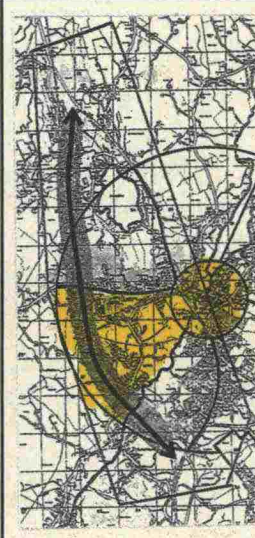
Hyrylän keskusta tiivistyy
Lahelan suunta yksi Hyrylän laajenemissuunta
Lahelan suunta Hyrylän päälaajenemissuunta

Kantatievaihtoehdot

0, 0+ Tie nykyisellään tai parannettuna
M Ohikulkutie maantienä
Mol Ohikulkutie moottoriliikennetienä

Keskusteluryhmältä on lisäksi tullut ehdotus tutkia ohikulkutien erkaantumisesta Tuusulantiestä Kehä IV eli Kulomäentien jatkeen kohdalta. Se tullaan käsittelemään jatkotyössä.

Kantatieratkaisun lisäksi tiensuunnittelussa tutkitaan tiestön liikenteenvälityskyky, liikenneturvallisuus ja nykyisen tiestön rakenteellinen kunto. Erityisesti tarkastellaan kantatien eri vaihtoehtojen ja muiden liittyvien teiden yleispiirteinen paikka maastossa, leveys, liittymäjärjestelyt sekä kevyt- ja joukkoliikenteen järjestelyt.

vaihtoehdot vuoteen 2020 tullessa	nykyisen tien kehittäminen	ohikulkutie maantienä	ohikulkutie moottoriliikenne- tienä
<p>Hyrylän keskusta tiivistyy</p> <p>Yhteydet Lahelaan tutkitaan</p>			
<p>Hyrylän keskusta tiivistyy</p> <p>Lahela on yksi Hyrylän laajenemissuunta, yhteydet sinne tutkitaan</p>			
<p>Hyrylän keskusta tiivistyy</p> <p>Lahela on Hyrylän päälaajenemissuunta, yhteydet sinne tutkitaan</p>			

Kuva 3. Kantatien 45 kehittämisvaihtoehdot ja Hyrylän mahdollinen kehitys vuoteen 2020.

4 MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN NYKYTILANNE

Maankäytön tarkempaa suunnittelua ohjaa neljä vahvistettua seutukaavaa, joista kolme ensimmäistä on saanut lainvoiman. Ympäristöministeriön vahvistettavaksi on lisäksi alistettu Helsingin seudun seutukaava koskien taajama-alueita, liikenneväyliä ja -alueita (kuva 4). Seutukaavoituksesta vastaa Uudenmaan liitto.

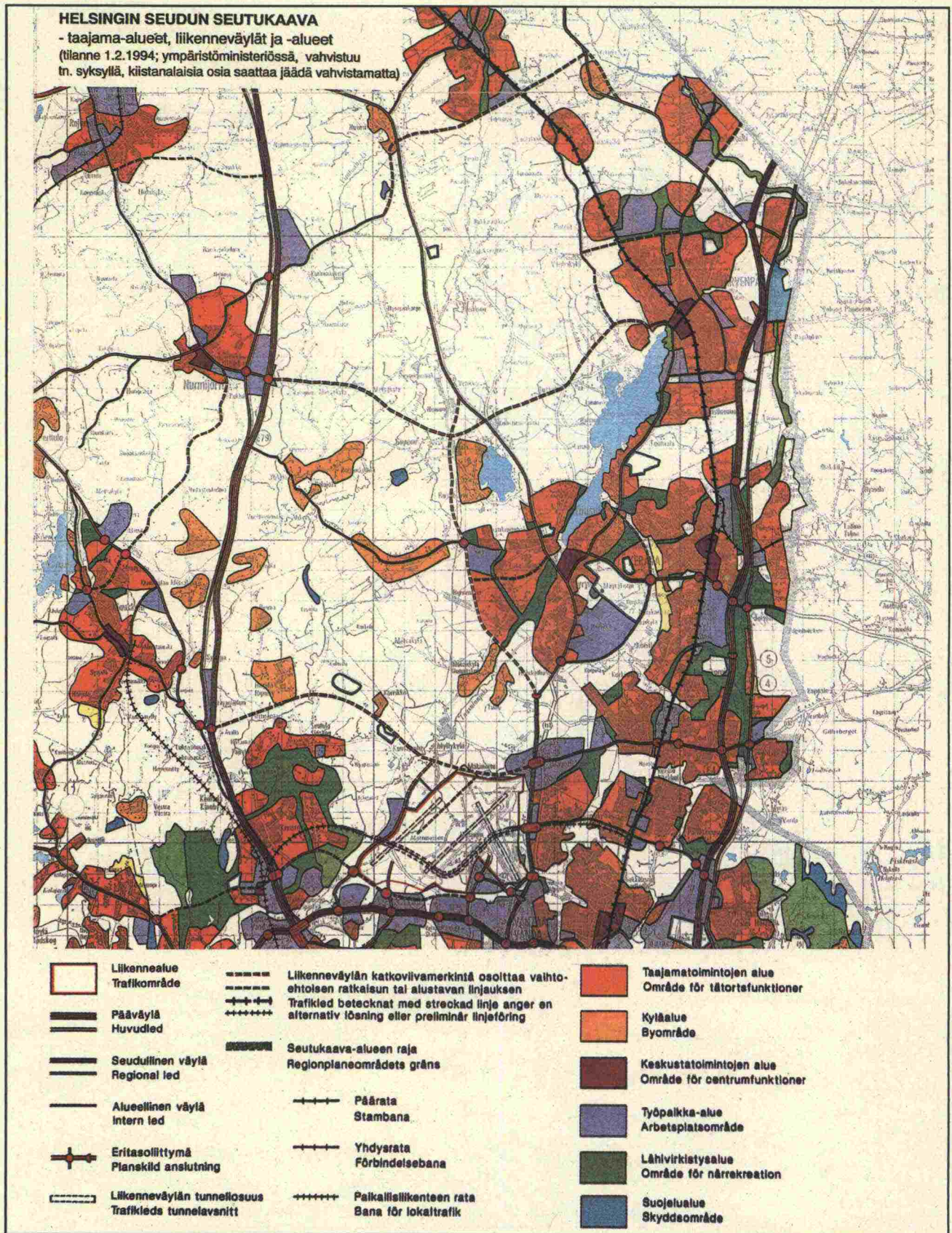
Koko Tuusulan kunnan kattaa kunnanvaltuuston 15.5.1989 hyväksymä yleiskaava. Tällä vahvistamattomalla ja pääosin vanhentuneella yleiskaavalla ei ole merkittäviä oikeudellisia vaikutuksia. Kunnan viisivuotiskaavoitusohjelma ja vuodeksi kerrallaan laadittava kaavoitustyöohjelma osoittavat sen, minne rakentamista halutaan suunnata, missä on rakentamispaineita tai missä rakentamista on tarvetta ohjata (kuva 5).

Koko Tuusulan kuntaan on laadittu tai ollaan laatimassa osayleiskaavoja. Niitä on kahta tyyppiä. Haja-asutusalueilla osayleiskaavat ohjaavat suoraan rakentamista ja taajaan asutuilla alueilla ne ohjaavat tarkempaa suunnittelua, kuten asema- ja rakennuskaavoitusta.

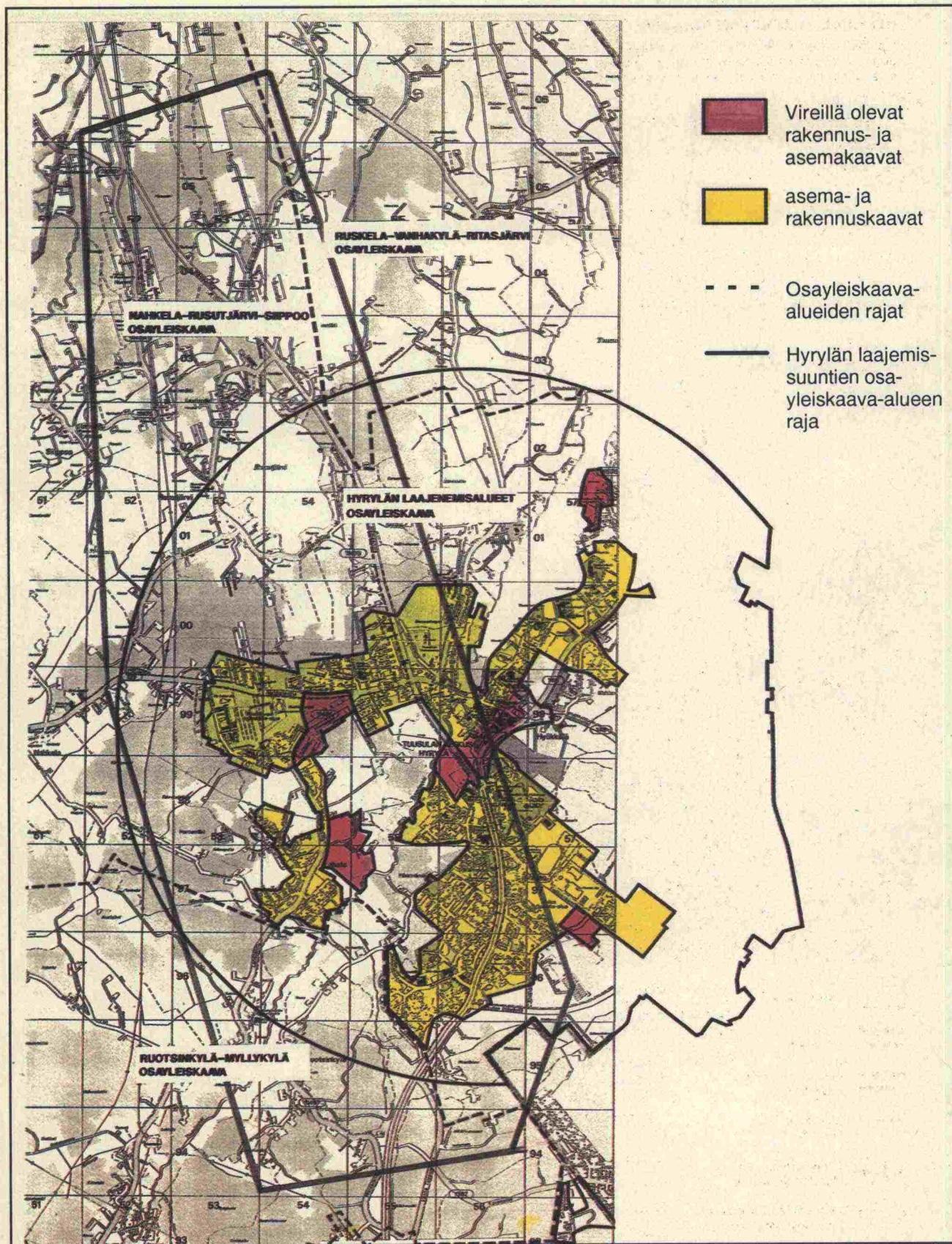
Asema- ja rakennuskaavat ovat oikeusvaikutuksiltaan sitovia.

Suunnittelualuetta koskevat seuraavat seutu-, yleis- ja asemakaavat:

- Vahvistetut Helsingin seudun seutukaavat
 - Maa- ja metsätalousalueet, virkistysalueet ja suojelualueet (lainvoimainen)
 - Suojelualueet, virkistysalueet, maa- ja metsätalousalueet ja ensimmäisen seutukaavan muutos (lainvoimainen)
 - Jätehuollon alueet (lainvoimainen)
 - Arvokkaat harjumaismat (vahvistettu)
- Ympäristöministeriössä vahvistettavana oleva Helsingin seudun seutukaava (taajamat, liikenneväylät ja -alueet)
- Kunnan yleiskaava vuodelta 1989
- Osayleiskaavaluonnokset ja -ehdotukset Ruskela-Vanhakylä-Ritasjärvi, Nahkela-Rusutjärvi-Siippoo, Ruotsinkylä-Myllykylä ja Maantiekylä.
- Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaava (luonnos keväällä 1995)
- Vahvistetut ja vireillä olevat asema- ja rakennuskaavat



Kuva 4. Helsingin seudun seutukaava koskien taajama-alueita, liikenneväyliä ja liikennealueita. Alistettu ympäristöministeriön vahvistettavaksi vuonna 1994.



Kuva 5. Tuusulan kunnan kaavatilanne vuoden 1994 lopussa.

5 SELVITETTÄVÄT YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Ympäristön nykytila on jo selvitetty hyvin

Suunnittelun pohjana ovat maankäyttösuunnitelmissa esitetyt ympäristön kannalta tärkeiden alueiden ja kohteiden aluevaraukset, niiden määrittelemisessä aiemmin käytetyt ympäristöä käsittelevät selvitykset sekä uudet selvitykset (katso lähteet).

Käytössä on aineistot Hyrylän läntisen ohikulkutien tarve- ja vaikutusselvityksestä, Tuusulan alueella tehty viimeaikaiset inventoinnit (mm. kallioalueet), Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaavatyön pohja-aineiston yhteenvedotkartat sekä uusi pohjavesialuekansio. (liitteet 1, 2, 3 ja 4)

Tärkeimmät vaikutukset ja vaikutusalue

Tärkeimmiksi ympäristöä ja maankäyttöä koskeviksi tekijöiksi ovat hanke-ryhmän ja keskusteluryhmän työssä nousseet seuraavat tekijät. Niiden keskinäiseen tärkeysjärjestykseen ei tässä ole otettu kantaa.

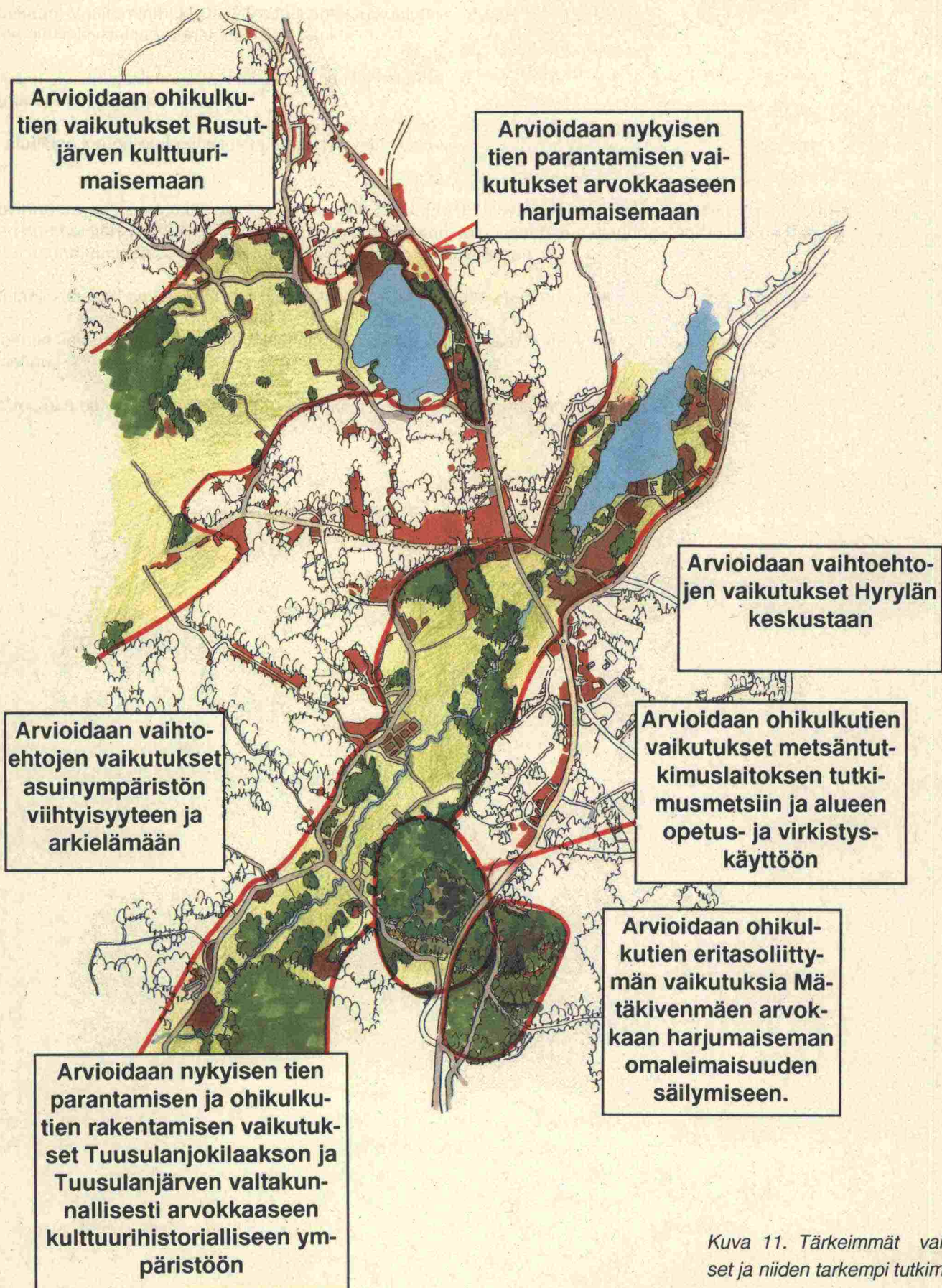
- Tuusulan kulttuurimaisema ja asukkaiden tärkeinä pitämät kohteet
- Asuin ympäristön viihtyisyys (sisältäen mm. meluhaitat) ja arkielämä
- Hyrylän taajaman elinkelpoisuus
- Pohjavesien hyvä vedenlaatu ja sen säilymisedellytykset
- Arvokkaat luonnonympäristöt (biotoopit) ja luonnon monimuotoisuus
- Kestävä kehitys

Hankkeen liikenteellisiä vaikutuksia tarkastellaan Keski-Uudenmaan tieverkon osana. Tällöin aluetta rajaa pohjoisessa Nukari-Jokela-Kellokoski -linja, etelässä Kehä III, lännessä valtatie 3 ja idässä valtatie 4 (kuva 1 ja liite A).

Hankkeen välillisiä ja välittömiä vaikutuksia tarkastellaan tiensuunnittelualueen lisäksi Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaavatyön tarkastelualueella (liitteet 1, 2, 3 ja 4).

YVA-laki edellyttää selvittämään hankkeen tai sen toiminnan aiheuttamia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia:

1. Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
2. Maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin sekä näiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin ja luonnon monimuotoisuuteen
3. Yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
4. Luonnonvarojen hyödyntämiseen



Kuva 11. Tärkeimmät vaikutukset ja niiden tarkempi tutkiminen.

Vaikutusten arvioiminen
Keskitetään tällä aukeamalla esitettyihin asioihin



Vertailumenetelmät
Vaihtoehtojen vertailumenetelmänä on liikenteessä, liikennetaloudessa ja rakentamiskustannuksissa yhdistelevä vertailu, jossa yksikkönä on raha

Muita vaikutuksia verrataan erittelevästi, eli kuvataan vaikutuksia siinä muodossa, joka on niille ominaisin



Haitallisten vaikutusten lieventäminen
Suunnitellaan ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä ja tarkennetaan jatkosuunnittelussa



Seuranta
Mikäli tarve todetaan, suunnitellaan seurannan järjestäminen

Kohde tai alue (ja sen arvo)	Toimenpide tai vaikutus	Selvitystapa
Asutus ja virkistysalueet nykyisen tien varrella sekä ohikulkutievaihtoehtojen maastokäytävässä	Tieliikenteen meluhaitat ihmisten terveyteen ja viihtyvyyteen	Asiantuntija laskee meluarvot nykyisin ja vuoden 2020 arvioituilla liikennemäärillä käyttäen pohjoismaista melunlaskentamallia
Kokonaispäästöt ilmakehään ja haitat taajamissa	Tieliikenteen HC-, NO _x , CO ja CO ₂ -päästöt	Lasketaan päästöt ja pitoisuudet pohjoismaisilla malleilla
Kulttuurimaisema erityisesti Tuusulanjokilaaksossa ja Rusutjärven alueella ja taajamakuva Hyrylän kohdalla	Tienrakentamisen ja siihen liittyvän muun rakentamisen aiheuttama muutos	Maisema-arkkitehti tekee maisema-analyysin ja sovitaa tien maisemaan + meluesteet. Keskusteluryhmä voi osallistua arviointiin
Tärkeät kulttuurihistorialliset kohteet	Tienrakentamisen vaikutus	Asiantuntija selvittää ja keskustelee museoviraston ja Uudenmaan maakuntamuseon asiantuntijoiden kanssa
Lahelan, Hyrylän, Rusutjärven ja Mätäkivenmäen pohjavesialueet	Tienrakentaminen ja mahdolliset onnettomuudet sekä tienpito (suolaus)	Asiantuntija arvioi yhdessä kunnan ja Helsingin vesi- ja ympäristöpiirin asiantuntijoiden kanssa
Tärkeät luonnonympäristöt ja luonnon monimuotoisuus tien vaikutusalueella	Tienrakentamisen vaikutukset arvokkaiden alueiden säilymismahdollisuuteen	Suunnittelijat arvioivat olemassaolevan aineiston avulla ja neuvottelevat kunnan ympäristösihteerin kanssa inventointitarpeesta
Virkistysalueet	Tien este- ja meluvaikutukset virkistysmahdollisuuksiin	Asiantuntija selvittää yhdessä kunnan virkamiesten ja keskusteluryhmän kanssa
Hyrylän keskustan elinvoimaisuus	Tieratkaisujen tuomat muutokset palvelujen sijoittumisessa	Suunnittelijat arvioivat yhdessä kunnan kaavoittajien kanssa
Asukkaat	Tienrakentamisen sosiaaliset vaikutukset	Keskusteluihin osallistuneet voivat arvioida hankkeen vaikutuksia elämäänsä. Muuten asiantuntija arvioi
Tiealue ja Keski-Uusimaan maankamara	Tiehen tarvittavan maan aineksen otto ja ylijäämämaiden läjitys	Suunnittelijat arvioivat ottotarpeen ja läjitysalueet yleispiirteisesti
Asukkaiden liikenneyhteydet	Tien rakentamisen aiheuttamat muutokset yhteyksissä	Liikennesuunnittelija selvittää

6 SUUNNITTELUN ORGANISOINTI JA VUOROVAIKUTUS

Viranomaissuunnittelun organisointi

Suunnittelu tehdään Uudenmaan tiepiirin toimeksiannosta. Sitä tekevät pääasiassa konsultit sekä tiepiirin suunnittelijat. Suunnittelua ohjaa hanke-ryhmä, jossa on edustajat Tuusulan kunnasta ja tärkeimmistä maankäytön ja ympäristön suunnittelua ja hallintoa edustavista tahoista (kuva 7).

Keskusteluryhmä paikallisten asukkaiden edustajille

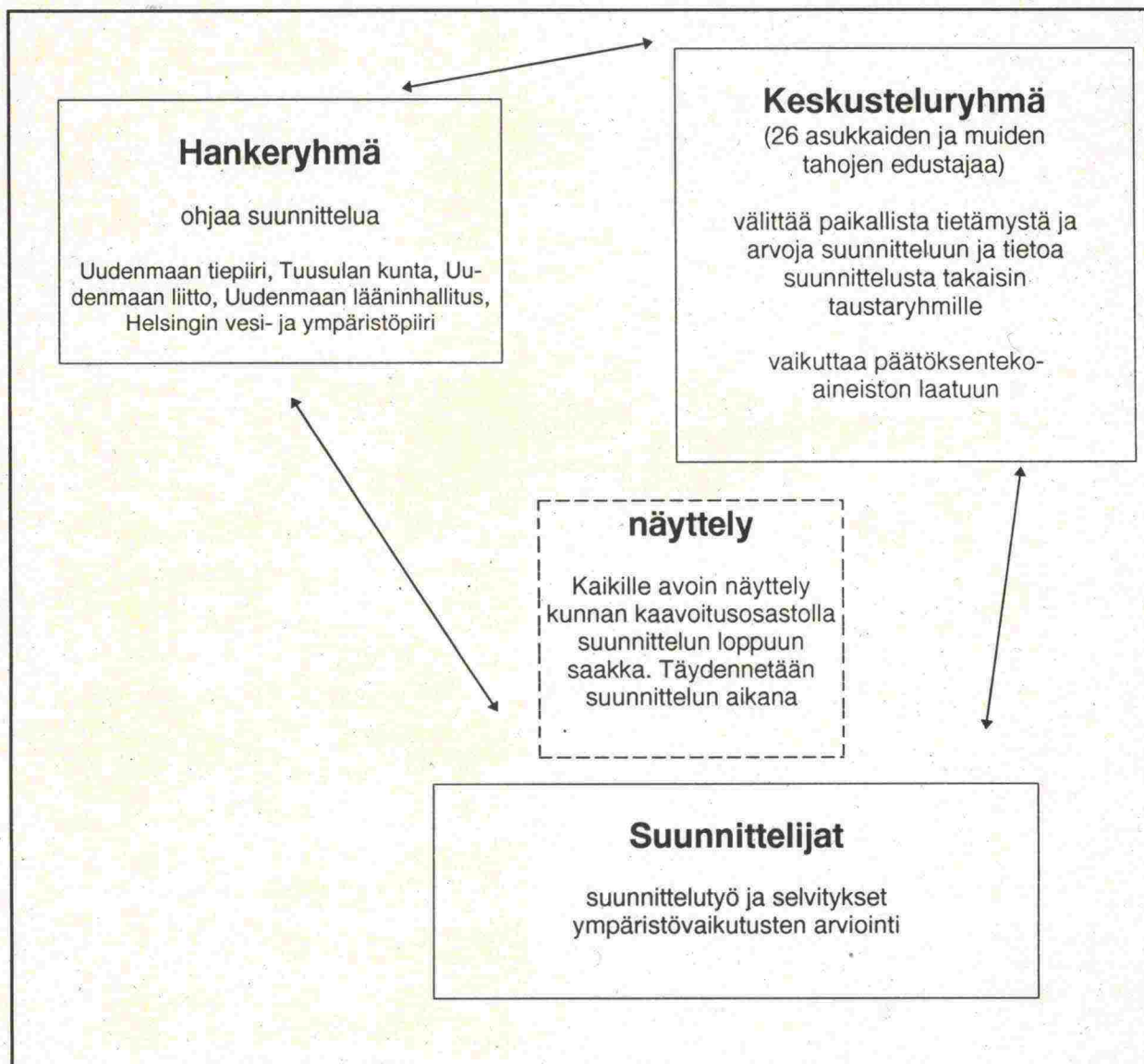
Viranomaistyöskentelyn ohella on kutsuttu kokoon keskusteluryhmä, jossa on edustettuina suunnittelusta kiinnostuneet, alueella toimivat asukas- tai muut yhdistykset (kuvat 8 ja 9). Tuusulan kunnatalolle järjestettiin keskustelunavaus 4.10.1994, johon lähetettiin kutsu tiedossa olleille alueen yhdistyksille. Käytössä olivat myös tolppatiedotteet sekä ilmoitukset alueen lehdistä. Halukkaat ryhmät saattoivat ilmoittautua keskustelunavauksessa mukaan keskusteluryhmään, joka kokoontui arviointiohjelman laadinnan aikana kahdesti. Ryhmä toimii koko yleissuunnittelun ajan.

Edustaja toimii keskusteluissa taustaryhmänsä edustajana, yksittäisiä kansalaisia keskusteluryhmässä ei ole. Edustajan tehtävänä on:

- Keskustella avoimesti
- Välittää taustaryhmän arvoja ja tietoa paikallisista olosuhteista
- Vaikuttaa päätöksentekoaineiston sisältöön
- Taustaryhmän edustajana seurata ja vaikuttaa suunnitteluun
- Tiedottaa varaedustajalle, jos ei itse pääse keskusteluun
- Välittää taustaryhmälle muiden taustaryhmien ja viranomaisten arvoja ja näkemyksiä
- Välittää tietoa suunnittelun etenemisestä
- Valmistautua yhdessä taustaryhmän kanssa tuleviin keskusteluryhmän tapaamisiin
- Saada taustaryhmältä kannanotot päätöksentekoaineiston laadusta

Jatkuva suunnitelmanäyttely kaikille

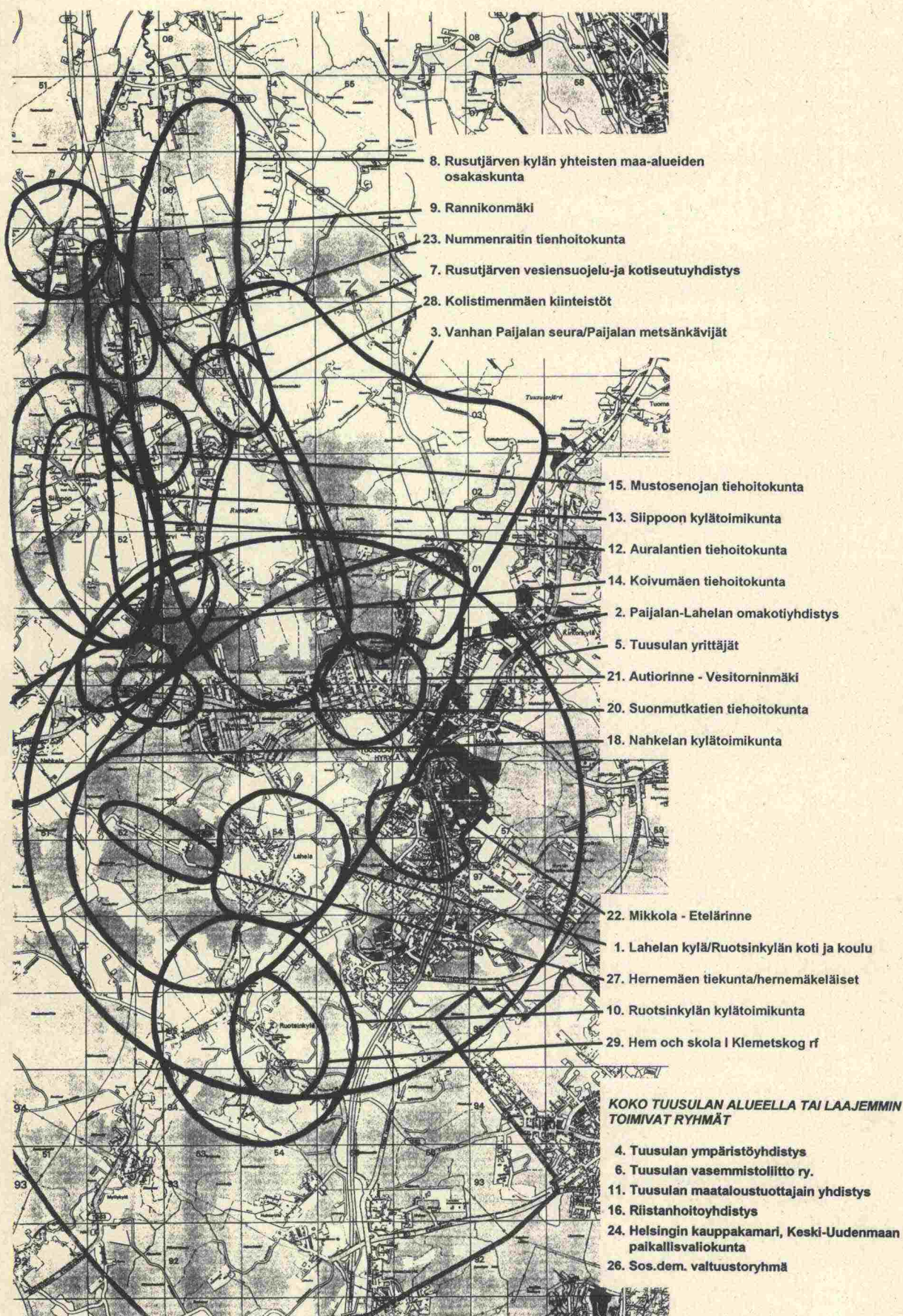
Suunnittelusta tiedotetaan pitämällä jatkuvasti yllä suunnitelmanäyttelyä Tuusulan kunnantalon kaavoitustoimistossa, jossa kunnan kaavoittajat pyydettäessä kertovat suunnittelusta. Näyttely vaihtuu, kun suunnittelussa tehdään tärkeitä ratkaisuja tai saadaan uutta tietoa. Tiepiirin ja konsultin suunnittelijat esittelevät aineistoa näyttelyn avajaistilaisuuksissa.



Kuva 7. Suunnittelun organisointi

Tiedottaminen

Suunnittelun alkamisesta tiedotettiin yleisötilaisuudessa toukokuussa 1994 sekä kuulutettiin virallisesti kesäkuun alussa Helsingin sanomissa ja paikallislehdissä. Suunnittelun alussa syksyllä 1994 julkaistiin yleissuunnittelusta ilmoitus ja järjestettiin erityinen lehdistötilaisuus. Tärkeistä tapahtumista ja päätöksistä tiedotetaan alueen lehdille, joita ovat Keski-Uusimaa, Tuusulan Kellokas ja Viikkouutiset.



Kuva 8. Keskusteluissa on mukana 26 eri asukas- ja muiden ryhmien edustajaa.

taustaryhmä	edustaja (varaedustaja)	yhteystiedot
1. Lahelan kylä/Ruotsinkylän koti ja koulu	Kalevi Piippo	Sinilatvankuja 8, 04330 Lahela
2. Pajalan-Lahelan omakotiyhdistys	Timo Huhtaluoma	Kärrikuja 13, 04300 Tuusula, p. 256 807
3. Vanhan Pajalan seura/Pajalan metsänkävijät	Eero Keto (K.Naalisvaara)	Rantaniitynt. 2, 04300 Tuusula
4. Tuusulan ympäristöyhdistys	Jussi Keinänen (E.Kojonen)	Sysimiiluntie 44.B, 04300 Tuusula, p. 256 237
5. Tuusulan yrittäjät ry.	Seppo Lemmetyinen (A.Lahtinen)	04310 Tuusula
6. Tuusulan vasemmistolitto ry.	Seppo Noro	Sysimiiluntie 44.A, 04300 Tuusula, p.273 1282
7. Rusutjärven vesiensuojelu- ja kotiseutuyhdistys	Matti Oksanen	Kolistentie 187, 04370 Rusutjärvi, p. 250 460
8. Rusutjärven kylän yhteisten maa-alueiden osakask.	Jari Fallström	Vanha Hämeent. 100, 04300 Tuusula
9. Rannikonmäki	Visa Salojärvi	Jokisentie 49, 04370 Rusutjärvi, p. 250 523
10. Ruotsinkylän kylätoimikunta	Mika Pynnönen	Nukulinkuja 10, 01590 Maisala, p. 827 4687
11. Tuusulan maataloustuottajain yhdistys	Matti Mattila	Rusutjärventie 80, 04370 Rusutjärvi, p. 253 528
12. Auralantien tiehoitokunta	Reijo Kyytinen(M.Puntti)	Korventie, 04370 Rusutjärvi, p. 252 535
13. Siipoon kylätoimikunta	Mauri Hakarinne (A.Töyrymä)	Nummentie 126, 04370 Rusutjärvi, p. 252771
14. Koivumäen tiehoitokunta	Onni Mattila	Koivumäentie 88, 04350 Nahkela
15. Mustosenojan tiehoitokunta	Kauko Hakala	Mustojantie 9, 04370 Rusutjärvi, p. 606 5163
16. Riistanhoitoyhdistys	Veikko Seuna	Suokaarteentie 20, 04350 Nahkela, p. 252 780
(17.Matti Färling (tiedoksi)		Ilveksentie 15, 05400 Jokela, p. 914-472 884)
(18. Nahkelan kylätoimikunta (tiedoksi)	Seppo Lemmelä	Koivumäentie 40, 04350 Nahkela)
Nahkelan kylätoimikunta	Matias Korkiavuori	Nahkelanraitti 40, 04350 Nahkela, p. 8718 3405
(19. Arvo Lemmelä (tiedoksi)		Lemmelänsukuja 11, 04350 Nahkela, p. 252 658)
20. Suonmutkatien tiehoitokunta	Martti Mäkinen	Tupasvillankuja 2.B, 04350 Nahkela, p. 252 703
21. Autiorinne - Vesitorninmäki	Risto Lemmelä	Huhtatie 12, 04300 Tuusula, p. 253 835
22. Mikkola - Etelärinne	Ritva Valo	Björkbackankuja 1, 04300 Tuusula, p. 259 257
23. Nummenraitin tienhoitokunta	Erkki Männikkö(M.Matilainen)	Lehtolantie 3-5618, 04320 Riihikallio, p. 273 1377
24. Helsingin kaupakamari, Keski-Uudenmaan paikallisvaliokunta	Aimo Löksy (A.Männistö)	Hämeentie 18, 04300 Tuusula, p. 255 355
(25. Harri Kallio (tiedoksi)		Emohanhentie 20, 04370 Rusutjärvi, p. 250 495)
26. Sos.dem. valtuustoryhmä	Saara-Maria Paakkinen	Mahlamäentie 54 B, 04310 Tuusula
27. Hernemäen tiekunta/hernemäkeläiset	Markku Kalsola	Hernemäentie 32, 04330 Lahela, p. 256 480
28. Kolistimenmäen kiinteistöt	Reino Savolainen	Hämeentie 64, 04300 Tuusula, p. 250 440
29. Hem och skola i Klemetskog rf	Christer Wilkman	Haararaitti 7, 01560 Maantiekylä, p. 827 3207

Kuva 9. Keskusteluihin edustajansa kautta osallistuneet asukas- ja muut ryhmät.

Osa ryhmistä toimii koko Tuusulan alueella tai laajemmin.

7 YLEISSUUNNITTELUN JA ARVIOINTIMENETTELYN AIKATAULU

Syksy 1994

- Muodostetaan tavoitteet
 - Tehdään karkeat liikennetarkastelut
 - Suunnitellaan periaatevaihtoehdot 1. keskustelu 25.10.1994
 - Selvitetään alustavat vaikutukset
 - Laaditaan ympäristövaikutusten arviointiohjelmaluonnos 2. keskustelu 29.10.1994
- > *Laaditaan ympäristövaikutusten arviointiohjelma ja toimitetaan se yhteysviranomaiselle tammikuun alussa (arviointiohjelma on lausunnoilla tammi-helmikuussa)*

Kevät - kesä 1995

- Selvitetään vaikutuksia ja vertaillaan vaihtoehtoja
 - Voidaan karsia vaihtoehtoja liikenne- ja vaikutustarkastelujen perusteella
 - Järjestetään keskustelutilaisuuksia keskusteluryhmä kokoontuu useita kertoja
- > *Laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselostus ja toimitetaan se yhteysviranomaiselle kesällä 1995 (lausunnoilla lokakuulle 1995)*
Pyydetään lausunnot vaihtoehtoista eri viranomaisilta ja tahoilta

Syksy 1995

keskusteluryhmä kokoontuu useita kertoja

- Järjestetään keskustelutilaisuuksia
- Valitaan lausuntojen antamisen jälkeen vaihtoehto jatkosuunnitteluun
- Tarkennetaan vaikutustarkastelua ja suunnitellaan tieratkaisut tarkemmin
- Suunnitellaan haitallisten vaikutusten lieventäminen

Vuodenvaihde 1995-96

- > *Viimeistellään yleissuunnitelmaraportti*
- > *Yleissuunnitelma lähetetään Tuusulan kuntaan nähtäville ja lausunnolle*

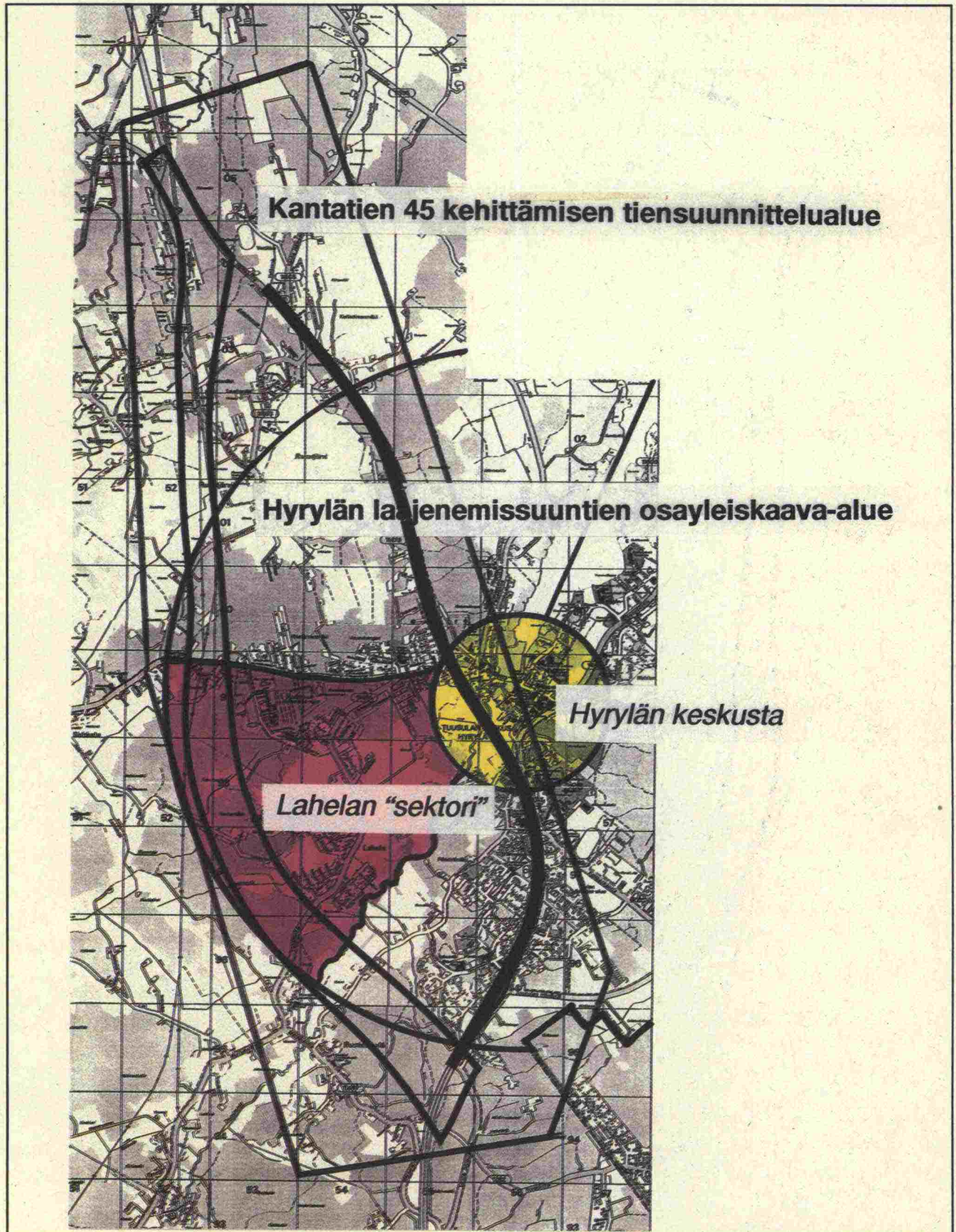
Jatkossa tarvittavia suunnitelmia ja päätöksiä.

Jatkossa tarvitaan tielaitoksen keskushallinnon tai liikenneministeriön toimenpidepäätös yleissuunnitelmasta. Se tehdään Uudenmaan tiepiirin esityksestä ja oikeuttaa piirin jatkamaan suunnittelua. Mikäli suunnittelua jatketaan tiesuunnitelmalla, tarvitaan sen vahvistamiseksi tiesuunnitelman vahvistamispäätös. Vasta tämä päätös on oikeudellisesti sitova. Tien rakentamiseksi tarvitaan rakennussuunnitelma. Vesistösiltoja ja pohjavesialueille rakentamista varten tarvitaan vesioikeuden lupa.

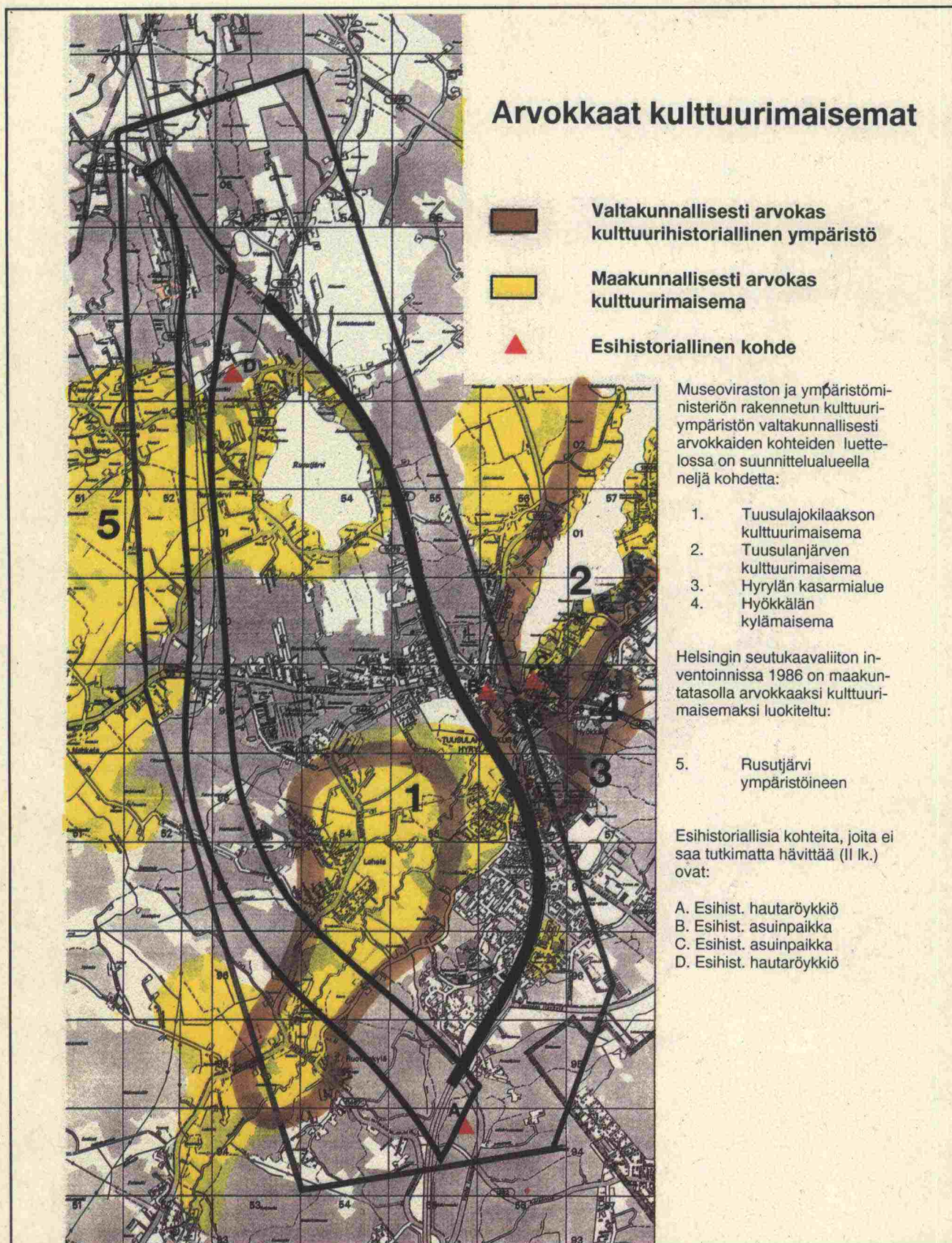
Lähteet

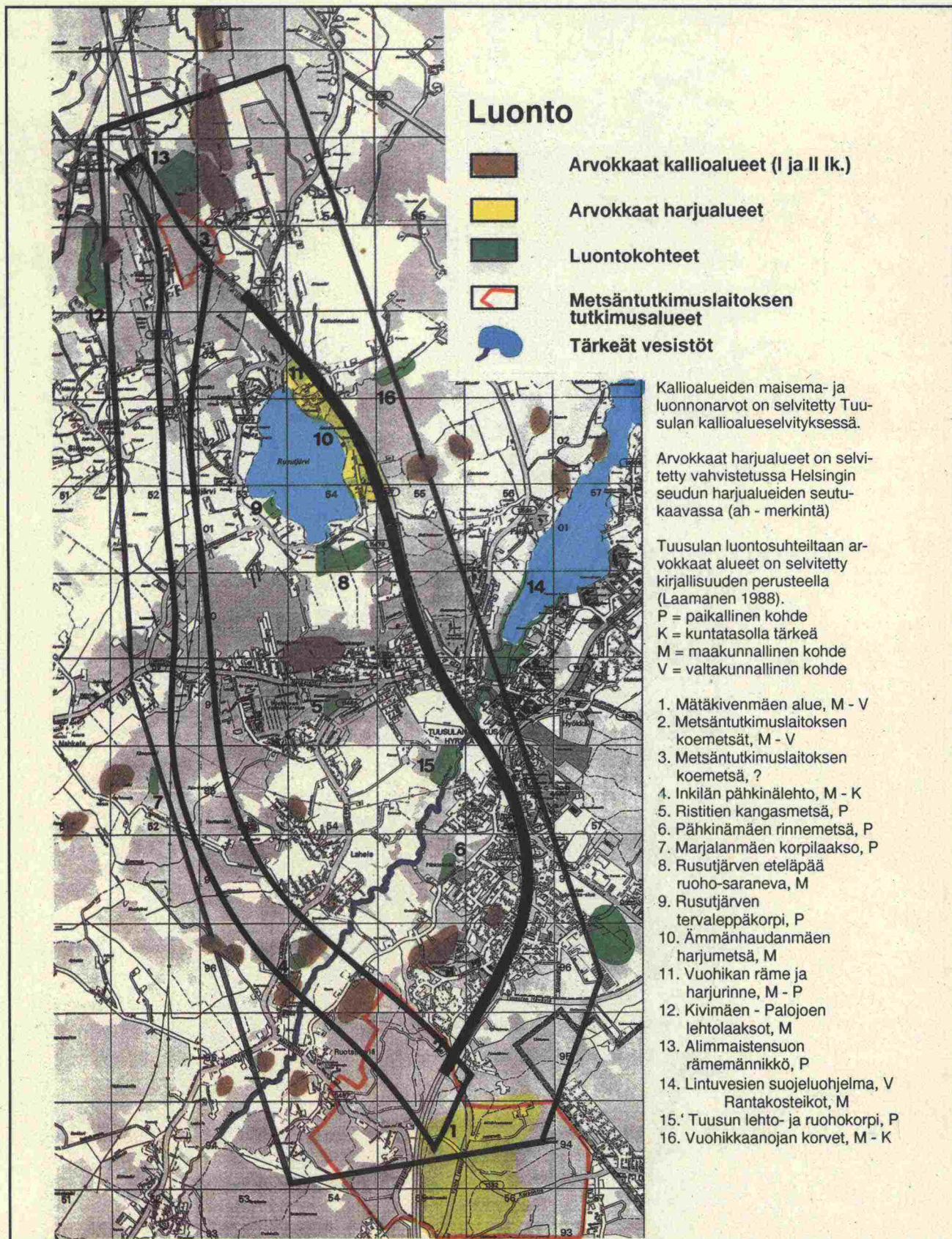
- Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-aluetyöryhmän mietintö II.
Ympäristöministeriö. Mietintö 66. 1992.
- Helsingin seudun seutukaava. Virkistysalueet, suojelualueet ja eräät maa- ja metsätalousalueet. Helsingin seutukaavaliiton julkaisu A1. 1981.
- Helsingin seutukaavat. Vahvistettujen seutukaavojen yhdistelmä 8.6.1988.
Helsingin seutukaavaliiton julkaisu A12. 1988 (kartta)
- Helsingin seudun seutukaava. Arvokkaat harjumaaisemat. 10.6.1992.
Helsingin seutukaavaliiton julkaisu A15 (kartta)
- Helsingin seudun seutukaava. Ehdotus 12.12.1991. Taajama-alueet, liikenneväylät ja alueet Helsingin seutukaavaliitto 1992.
(selostus ja kartta)
- Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Helsingin seutukaavaliiton julkaisu B22. 1986.
- Helsingin seudun esihistorialliset ja kiinteät muinaisjäännökset. Helsingin seutukaavaliiton julkaisu C2. 1980.
- Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaava. Perusselvitykset. Tuusulan kunta. 1994.
- Härö, M. Kulttuurimaisema ja rakennettu ympäristö. Tuusulan kunta. 1988.
- Laamanen, J. Tuusula. Luontosuhteiltaan arvokkaat alueet. 1988.
- Pohjavesialueet. Kuntakansio, Tuusula. Helsingin vesi- ja ympäristöpiiri. 1993.
- Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museoviraston rakennushistoriallisen osaston julkaisu
- Tuusulan kallioalueselvitys. Tuusulan kunta. 1994.
- Valtakunnallinen lehtojensuojeluohjelma; kartat. Ympäristöministeriö C44. 1989.
- Vantaanjoen valuma-alueen geomorfologia. Helsingin seutukaavaliiton julkaisu C28. 1992. (julkaisu + kartta)
- Väkeväinen R. Hyrylän läntinen ohikulkutie -käsityksiä suunnittelualueelta. Alueen asukkaiden, nuorten, työikäisten, ikääntyvien ja elinkeinoelämän näkemyksiä. 1994 (kt 45, suunnitteluaineistoa julkaisematon).

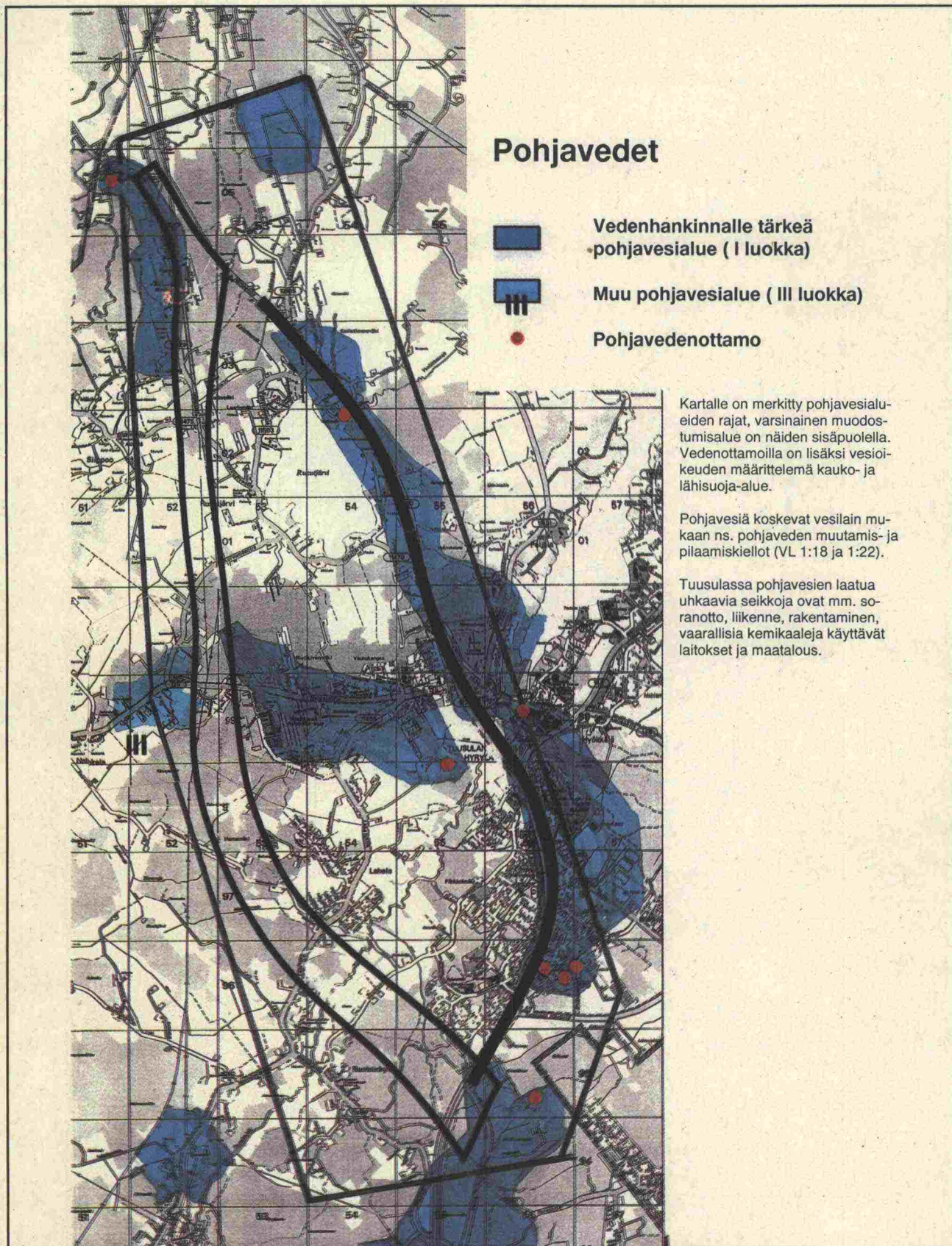
Tiesuunnitelmat ja kaavat on lueteltu tekstissä, mutta niitä ei ole sisällytetty lähdeluetteloon. Niistä saa lisätietoa Uudenmaan tiepiiristä, Uudenmaan liitosta ja Tuusulan kunnasta.

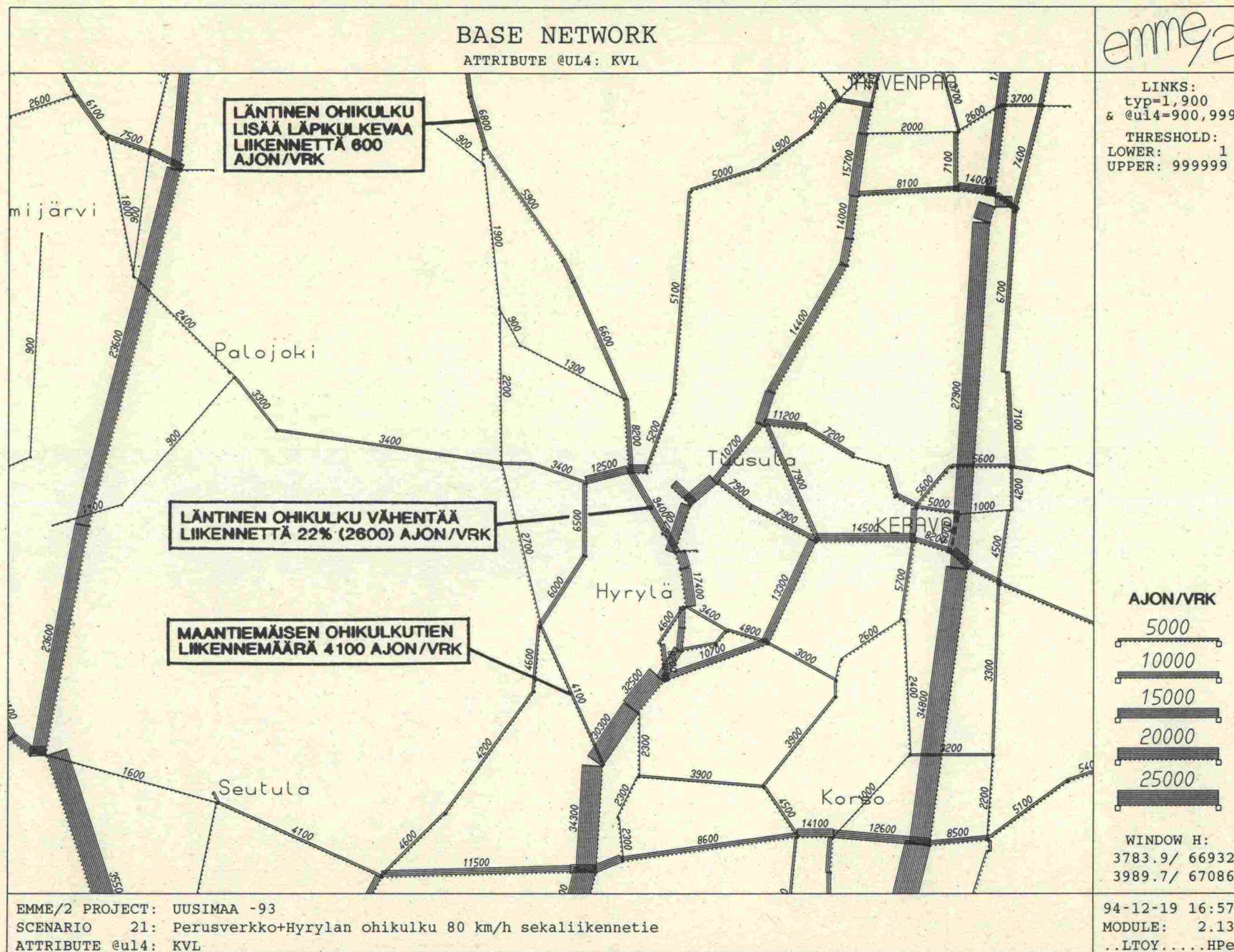


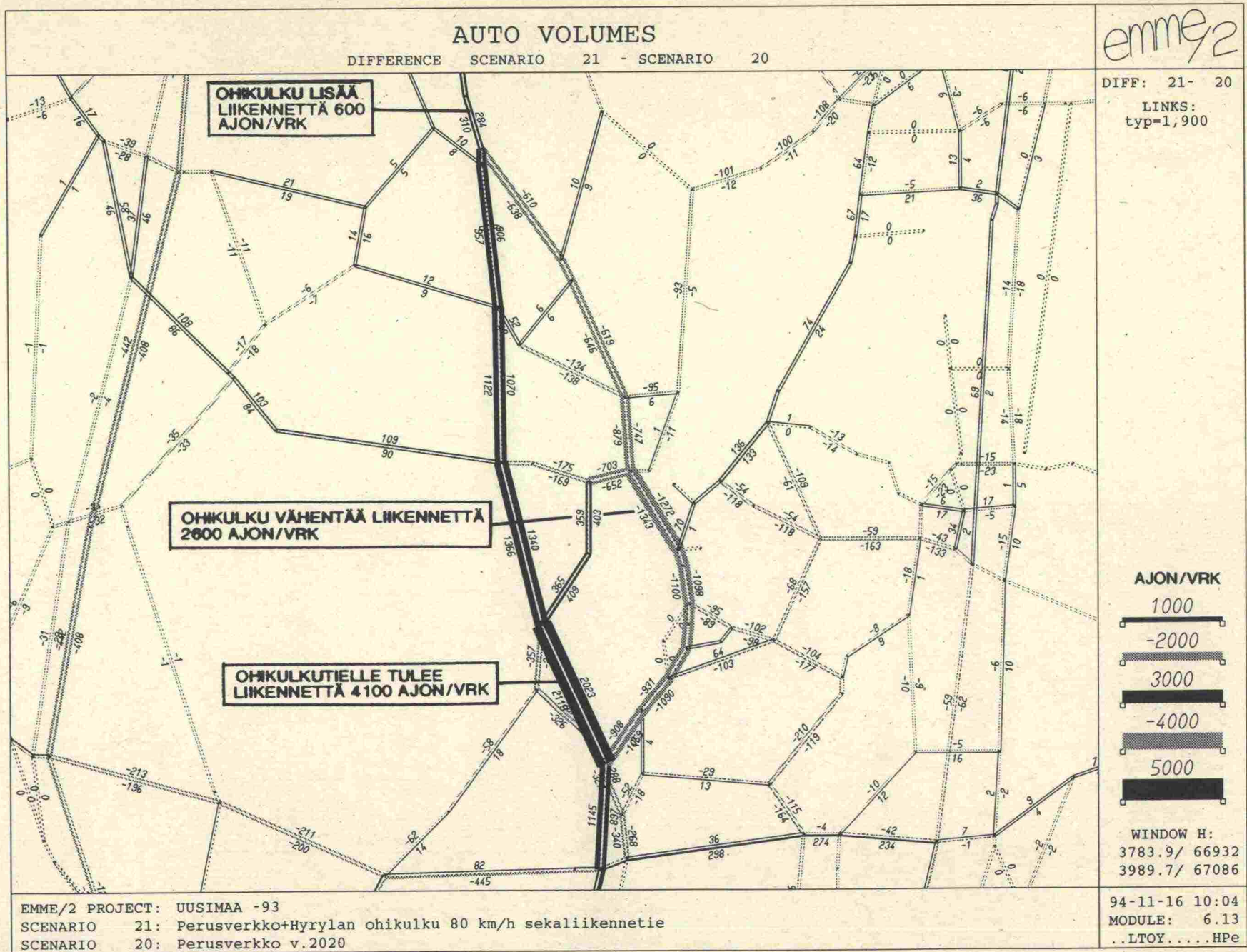
Tiensuunnittelualue ja Hyrylän laajenemissuuntien osayleiskaavan sektorijako. Osayleiskaavatyö jatkuu vuoden 1995 ajan.

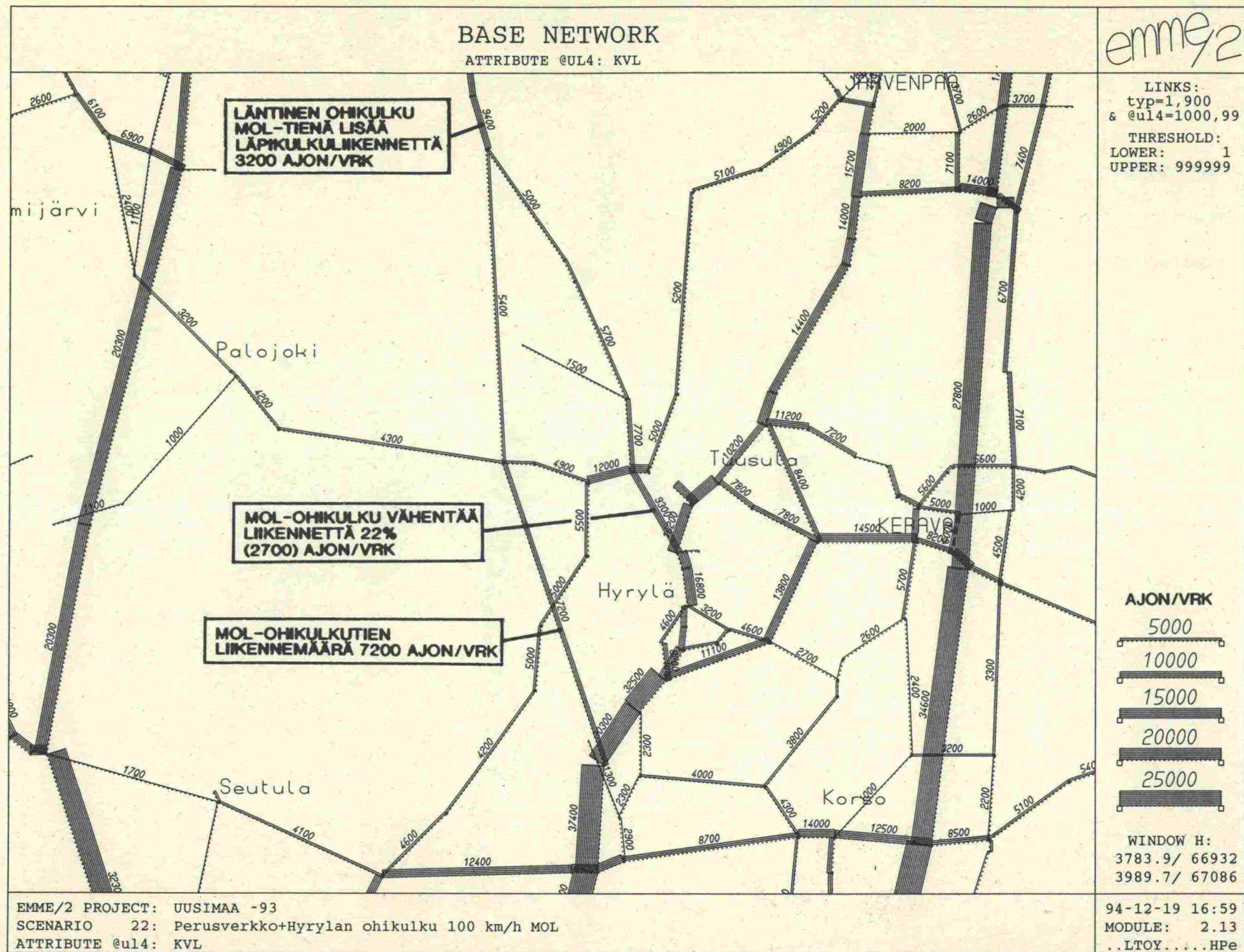




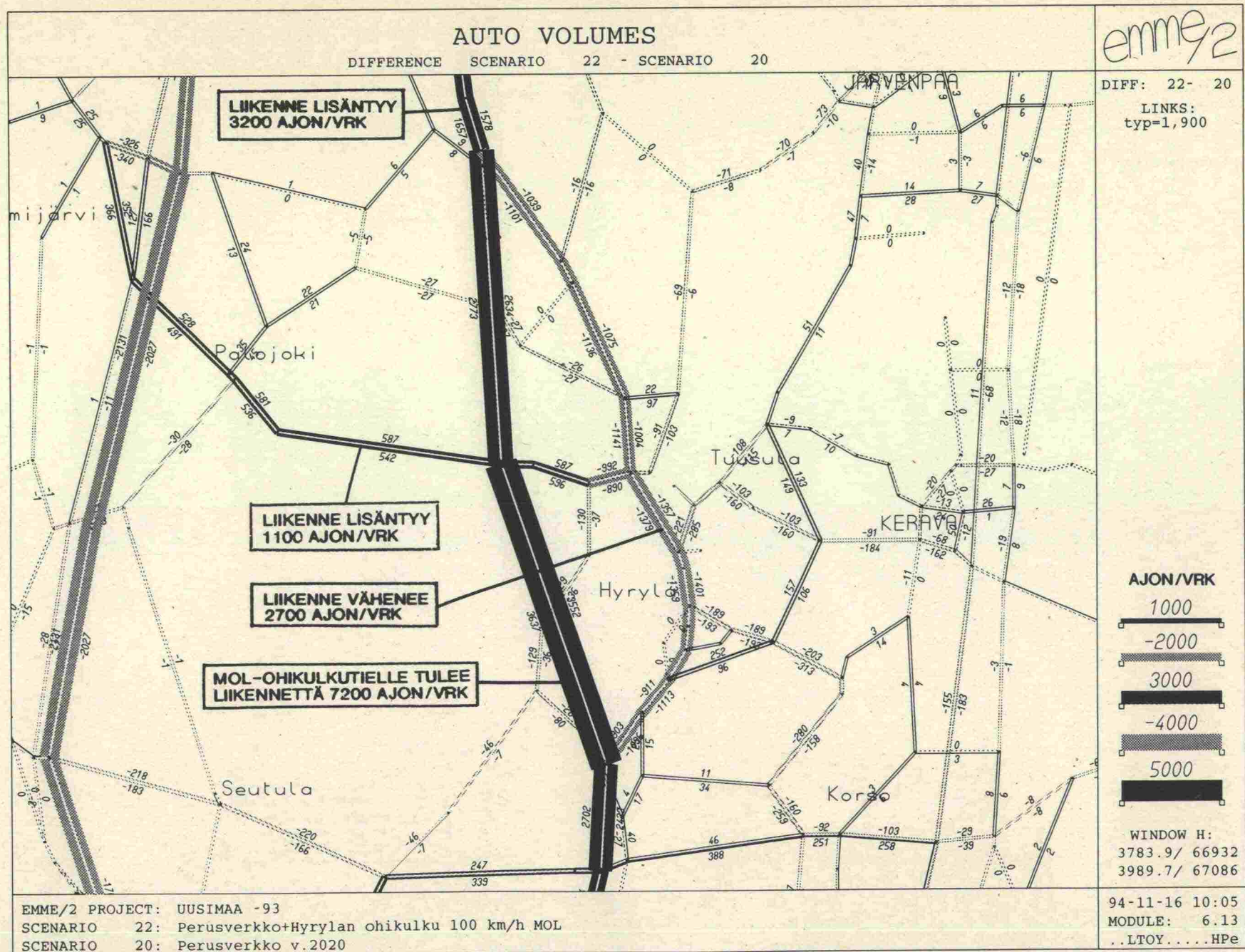




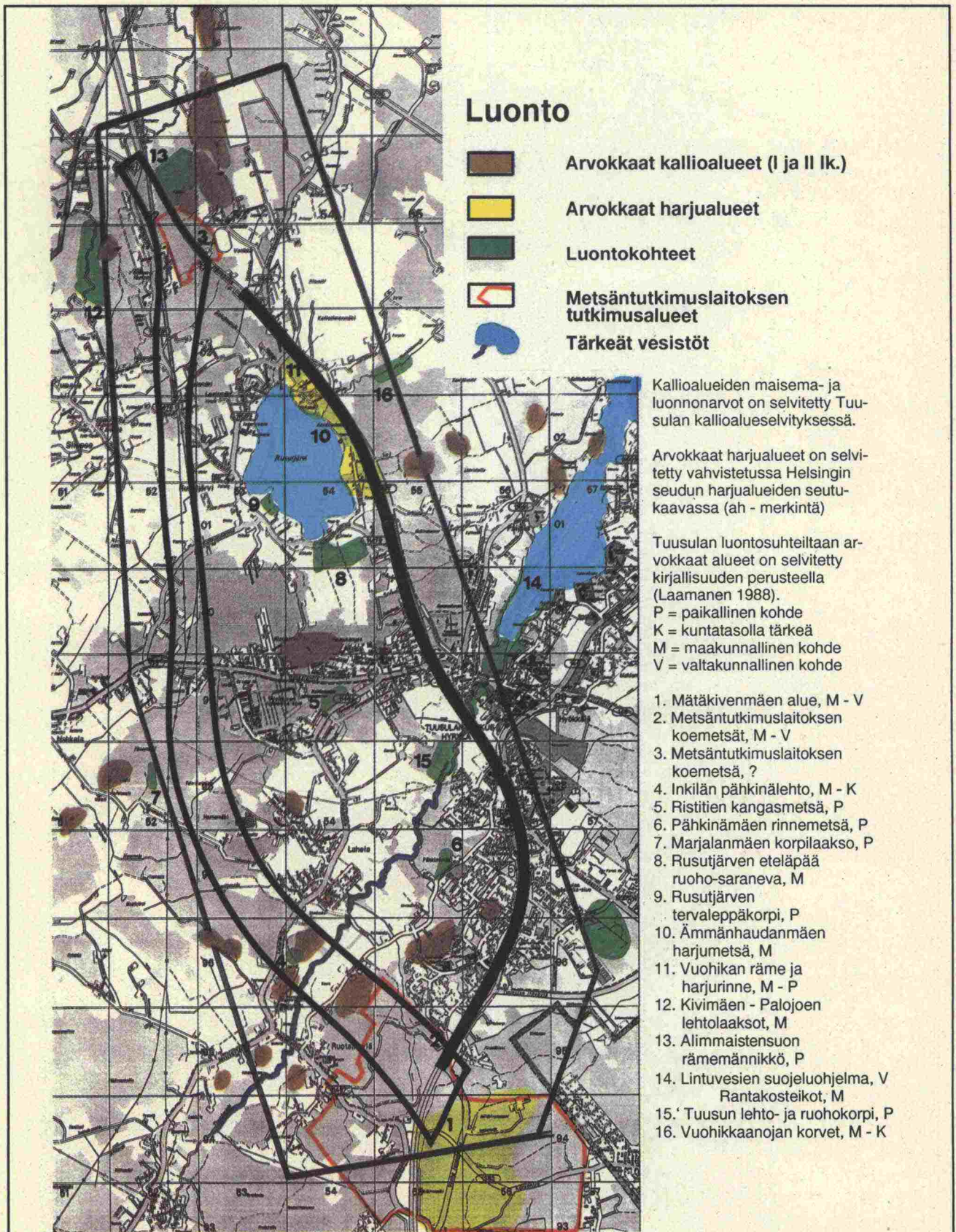


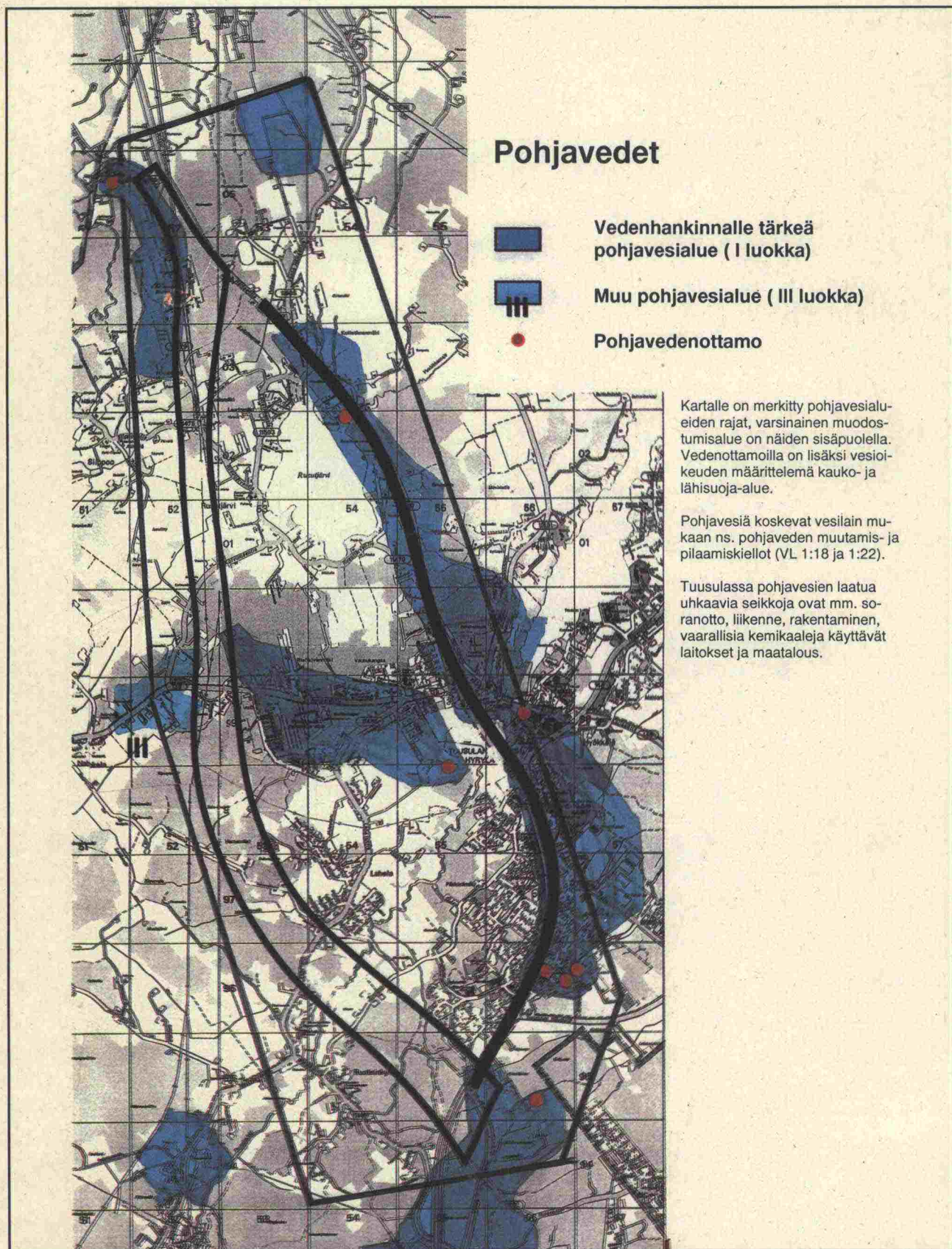


7. Läntinen ohikulku moottoriliikennetienä, liikenne v. 2020



8. Nopean ohikulkutien (mol) vaikutukset verkon liikennemääriin





Alustavat liikennetarkastelut

Kantatien 45 kehittäminen välillä Ruotsinkylä-Nummi yleissuunnitelma/ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Tavoitteet

Arviointiohjelmavaiheen liikenteellisten tarkastelujen tavoite on tuottaa tietoa siitä, mitkä liikenteelliset tekijät muodostuvat keskeisiksi yleissuunnittelun tarkentuessa. Arviointiohjelmavaiheen tarkastelut perustuvat alustaviin liikenne-ennusteisiin. Yleissuunnitteluvaiheessa liikenne-ennusteita tarkennetaan, jolloin niissä otetaan huomioon mm. yksityiskohtaiset maankäyttöennusteet.

Liikenne-ennustemenetelmä

Liikenne-ennusteet on laadittu Emme/2-ohjelmistoa käyttäen. Tieverkkoa kuvaavana ns. linkkiverkkona on käytetty Uudenmaan tiepiirin tierekisteriin perustuvaa verkkoa. Linkkiverkkoa on tarkistettu erityisesti aluekytkentöjen ja katuyhteyksien osalta. Tarkistukset rajoittuvat pääkaupunkiseudulle sekä keskiselle Uudellemaalle.

Nykytilanteen liikennevirtatiedot perustuvat vuosina 1985-93 tehtyihin lähtömääräpaikkatutkimuksiin. Lyhyet matkat (alle 20 min), jotka usein jäävät määräpaikkatutkimuksissa tavoittamatta, on laskettu matkatuotos- ja suuntautumismallien avulla. Mallit perustuvat alueiden asukas- ja työpaikkamääriin, autoistumistietoihin sekä alueiden välisiin matk aikoihin.

Määräpaikkatutkimusten ja liikennemallien avulla muodostetut liikennevirrat on tarkistettu vastaamaan Uudenmaan alueen tierekisterin mukaisia liikennemäärätietoja. Suunnittelualueella liikennevirtoja on edelleen kalibroitu vastaamaan syksyllä 1994 tehtyjä liikennelaskentoja. Näin saadut nykytilanteen mukaiset liikennemäärät on esitetty kuvassa 1.

Vuoden 2020 alustava liikenne-ennuste

Alustava liikenne-ennuste on laadittu kasvattamalla nykytilanteen liikennevirtoja autoistumisen ennustettua kasvua (Tielaitoksen liikenne- ja autokantaennusteen tarkistaminen 1993) vastaavaksi. Sen mukaan autoistumisen aiheuttama liikenteen kasvu vv. 1994-2020 on 33 %. Lisäksi ennusteessa on otettu huomioon kunnan viranomaisten arvioiman Tuusulan asukasmäärän kasvun (16 %) vaikutus Tuusulasta alkavaan ja sinne päättyvään liikenteeseen. Koska Tuusulan maankäyttöratkaisu on vielä avoin, ei maankäytön kasvua ole kohdistettu erityisesti millekään alueelle, vaan kasvu on jaettu tasaisesti nykyisen maankäytön suhteen.

Vuoden 2020 liikennevirrat on sijoitettu verkolle, jossa Keski-Uudenmaan tieverkko on nykyisellään, mutta pääkaupunkiseudun verkkoon on oletettu tehdyksi todennäköisimmät jo suunnitellut kehähankkeet sekä mm. Katriinantien siirto (kuva 2).

Perusverkko, jonka pohjalta kantatien 45 kehittämistä tarkastellaan, sisältää Keski-Uudenmaan osalta ne tärkeimmät hankkeet, joiden toteutumisajankohdan on arvioitu olevan ennen vuotta 2020. Näitä ovat Tuusulan Itäväylän jatke sekä Kehä IV. Pääkaupunkiseudulla perusverkko sisältää pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäselvityksen hankkeet. Perusverkon Keski-

Uudenmaan hankkeet on esitetty kuvassa 3. Herkkyystarkasteluna on lisäksi tarkasteltu tilannetta, jossa Kehä IV puuttuu verkosta.

Alustavat liikenteelliset analyysit

Liikenne kasvaa Tuusulan tieverkolla melko tasaisesti, mikäli Keski-Uudenmaan verkko pysyy nykyisellään. Katriinantien siirto avaa viiston yhteyden Tuusulasta lounaaseen.

Perusverkon hankkeista Tuusulan Itäväylän jatke avaa sujuvan kehäyhteyden, joka siirtää merkittävästi liikennettä Hyrylästä Tuusulan itäosiin. Kehä IV avaa hyvätasoisien yhteyden Tuusulantieltä valtatielle 3 ja Nurmijärvelle, mikä vähentää Hyrylän alueen läpikulkevaa Nopon ja Nurmijärven suunnan liikennettä. Perusverkon hankkeet helpottavat liikennettä Hyrylän kohdalla, minkä vuoksi liikennemäärät eivät v. 2020 tilanteessa ole merkittävästi nykyistä suurempia. Sen sijaan liikenne Riihikallion eteläpuolella sekä Koskenmäentien liittymässä lisääntyy merkittävästi. Perusverkon liikenne-ennuste v. 2020 on esitetty kuvassa 3.

Hyrylän läntinen ohikulkutie maantiemäisenä (80 km/h, useita liittymiä) saa ennusteessa liikennettä eteläosalleen noin 4100 ajon./vrk ja pohjoisosalleen noin 2000 ajon./vrk. Maantiemäinen ohikulkuratkaisu vähentää nykyisen tien liikennettä 1300-2600 ajon./vrk (n. 10-25 %). Maantiemäinen ohikulkuratkaisu lisää Tuusulan läpikulkevaa liikennettä 600 ajon./vrk. Maantiemäisen ohikulkuratkaisun liikenne-ennuste on kuvassa 5 ja vaikutukset verkon liikennemääriin kuvassa 6.

Hyrylän läntinen ohikulkutie moottoriliikennetienä (100 km/h, yksi liittymä) saa ennusteessa eteläosalleen 7200 ajon./vrk ja pohjoisosalle 5400 ajon./vrk. Nopea ohikulkuratkaisu vähentää nykyisen tien liikennettä 2100-2700 ajon./vrk (n. 10-30 %). Nopea ohikulkuratkaisu lisää Tuusulan läpikulkevaa liikennettä 3200 ajon./vrk. Vaihtoehdon liikenne-ennuste on kuvassa 7 ja vaikutukset verkon liikennemääriin kuvassa 8.

Tilanne, jossa perusverkosta puuttuu Kehä IV, lisää hieman ohikulkuratkaisun liikennettä. Maantiemäisen ohituksen liikennemäärä on tällöin suurimmillaan 5300 ajon./vrk. Nykyisen tien liikennemäärä vähenee enimmillään 3000 ajon./vrk (22 %). Tämä liikenne-ennuste on esitetty kuvassa 9 ja vaikutukset liikennemääriin kuvassa 10.

Alustavat johtopäätökset

Kantatie 45 muodostaa yhteyden päätieverkon valtasuonien välillä. Tien liikennekuormitus on herkkä sille, kuinka sujuvia muut pääväylät ovat. Mikäli muun pääväyläverkon liikenteen sujuvuus pysyy vähintään nykyisellä tasolla, ei kantatiestä 45 ole muodostettava seudullista läpikulkuväylää. Siksi tilanteessa on myös syytä välttää ratkaisuja, jotka merkitsevästi lisäävät kantatien 45 houkuttelevuutta läpikulkureittinä.

Perusverkon hankkeet, erityisesti Tuusulan Itäväylän jatke, vähentävät merkittävästi kantatien 45 kuormitusta Itäväylän ja Hyrylän eteläisen kiertoliittymän välillä. Tällä jaksolla ei ole näköpiirissä merkittävää välityskyvyn lisästarvetta, mikäli Itäväylän jatke toteutuu lähitulevaisuudessa. Sen sijaan kantatien 45 ja Itäväylän liittymä saattaa edellyttää välityskykyä lisääviä toimia. Myös kantatien 45 jakso Hyrylän kiertoliittymän ja Koskenmäentien liittymän välillä samoin kuin Koskenmäentien liittymä edellyttänevät toimenpiteitä (katso kuvat liitteen lopussa).

Ohikulkuratkaisujen vaikutus nykyisen tien liikenteeseen vähentää mahdollisesti nykyisen tien parantamistarvetta. Tämä edellyttää kuitenkin lisätarkasteluja. Ohikulkuvaihtoehdoilla ei ole ratkaisevaa liikenteen haittoja vähentävää vaikutusta. Päästöt ja onnettomuudet muuttuvat

suurin piirtein liikennemäärien suhteessa, mutta melu- ja estevaikutukseen noin 20 %:n liikennemäärien vähennyksellä ei ole suurta merkitystä.

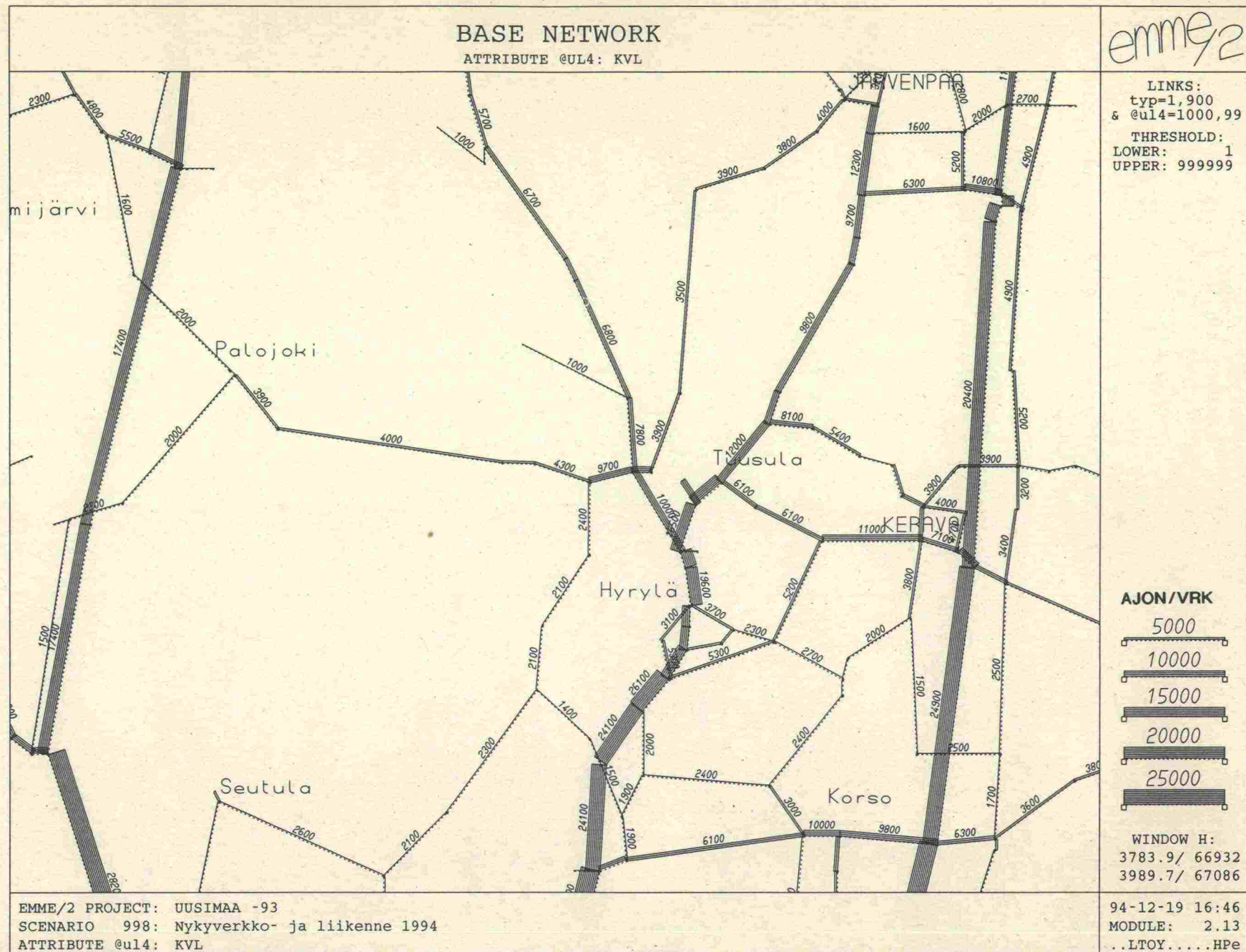
Tuusulan laajenemissuunnalla on selvä vaikutus ohikulkuratkaisujen liikennemääriin ja tarpeellisuuteen. Mikäli Tuusulan lisärakentaminen kohdistuu lähinnä Hyrylän länsipuolisille alueille, kasvanee ohikulkuvaihtoehtojen liikennemäärä 2000-3000 ajon./vrk.

Muiden Keski-Uudenmaan hankkeiden toteutumisella tai toteutumattomuudella on vaikutuksia kantatien 45 liikenteeseen. Erityisesti Kehä IV:n ja Nurmijärvi-Järvenpää -yhteyden vaikutukset kantatien 45 liikenteeseen tulee selvittää yksityiskohtaisemmin.

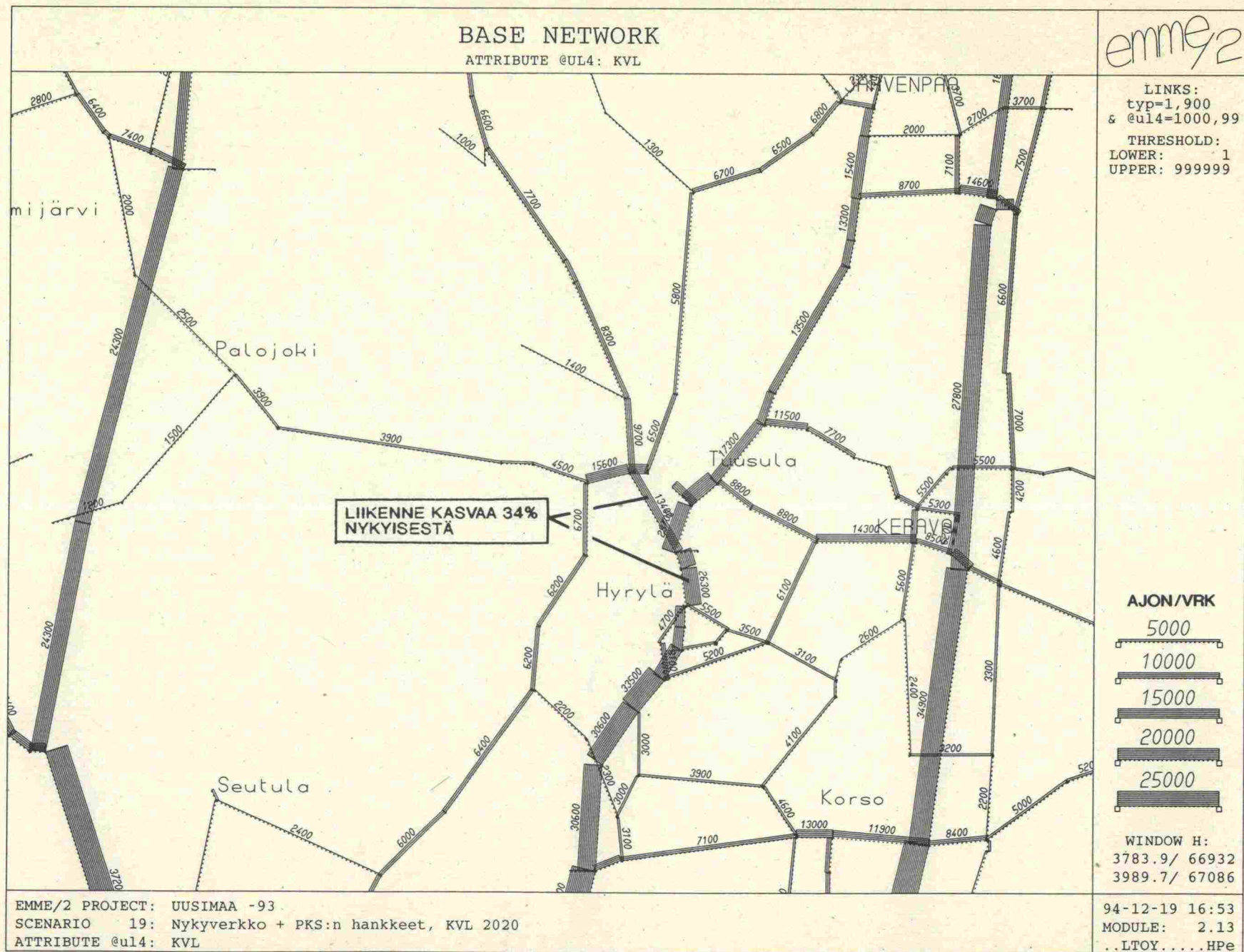
Kantatien 45 liikennetarkastelut painottuvat jatkossa erityisesti verkollisiin tarkasteluihin, nykyisen tien ja sen liittymien liikennöitävyyteen, nykyisen tien liikenneturvallisuuteen sekä muihin liikenteen ympäristöhaittoihin (melu, päästöt, estevaikutus).

KUVAT

1. Nykytilanteen liikennemäärät
2. V. 2020 liikenne, Keski-Uudenmaan verkko nykyisellään, pääkaupunkiseudun tärkeimmät hankkeet toteutettu
3. Perusverkon hankkeet
4. Perusverkon liikenne v. 2020
5. Läntinen ohikulkutie maantiemäisenä, liikenne v. 2020
6. Maantiemäisen ohikulkutien vaikutukset verkon liikennemääriin
7. Läntinen ohikulku moottoriliikennetienä, liikenne v. 2020
8. Nopean ohikulkutien (mol) vaikutukset verkon liikennemääriin
9. Läntinen ohikulku maantiemäisenä, ei Kehä IV:ää, liikenne v. 2020
10. Maantiemäisen ohikulkuratkaisun vaikutukset verkon liikennemääriin, jos Kehä IV puuttuu verkosta



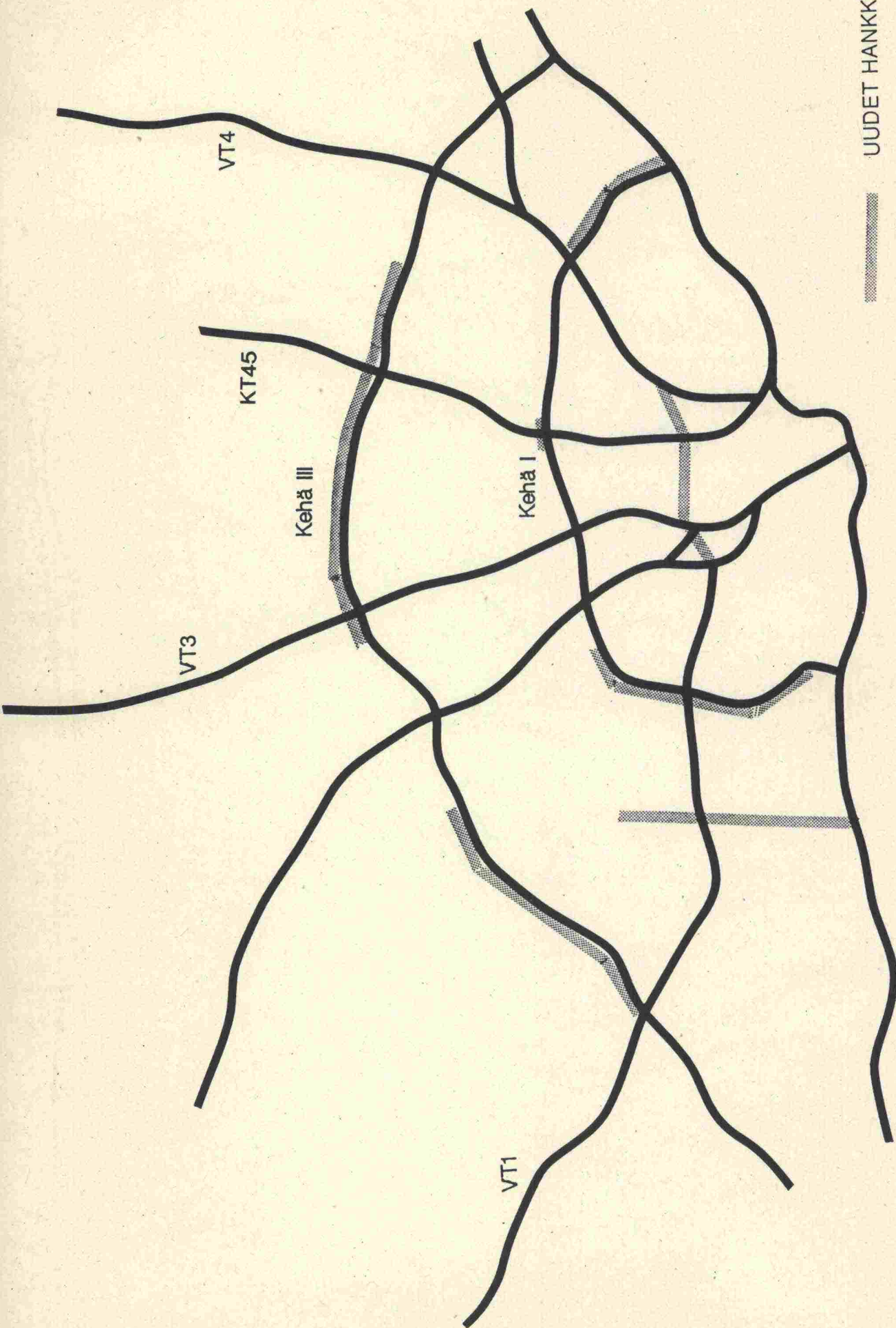
1. Nykylänteen liikennemäärät



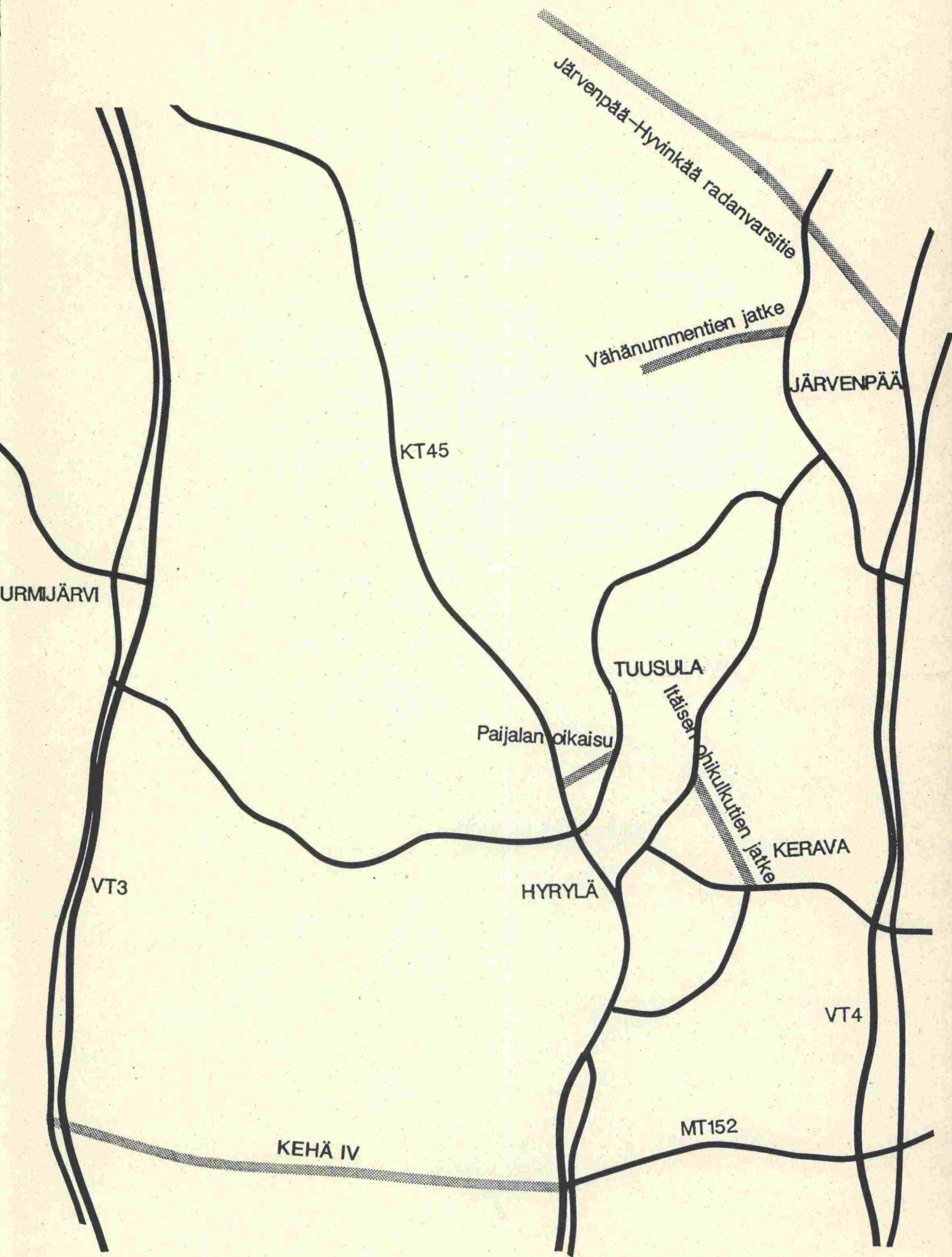
2. V. 2020 liikenne, Keski-Uudenmaan verkko nykyisellään, pääkau-
punkiseudun tärkeimmät hankkeet toteutettu

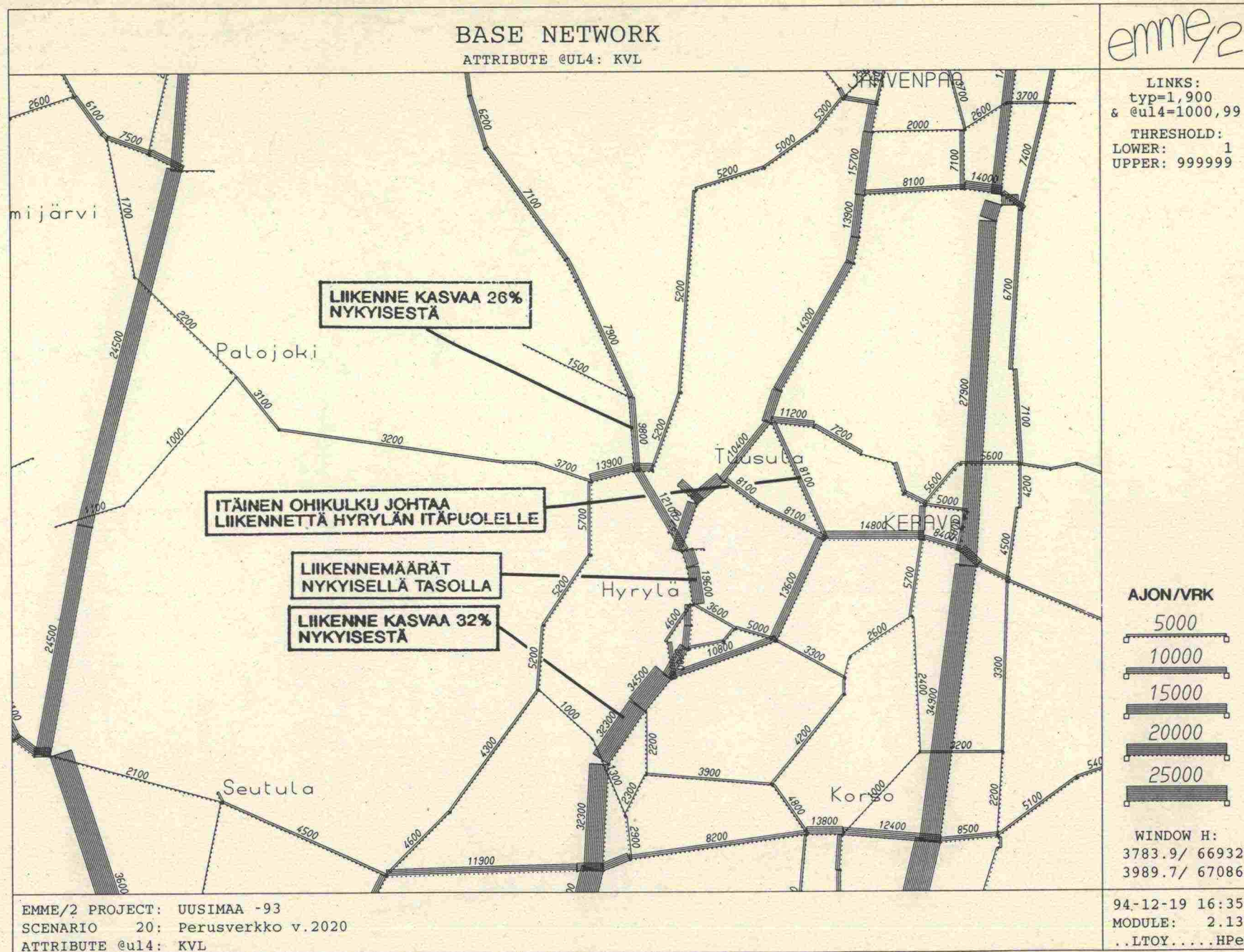
3a PERUSVERKKO KEHÄ III:N SISÄLLÄ

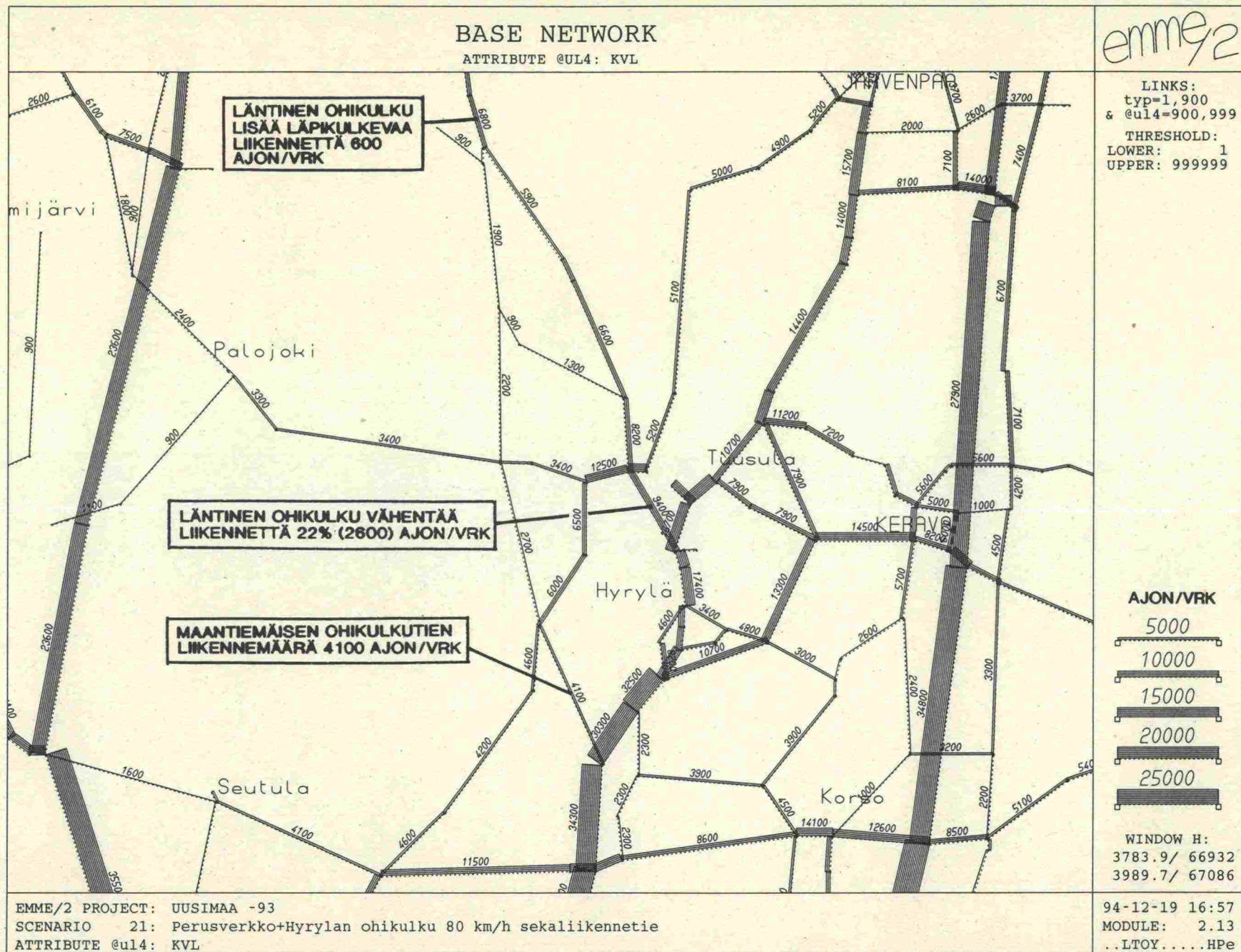
UUDET HANKKEET

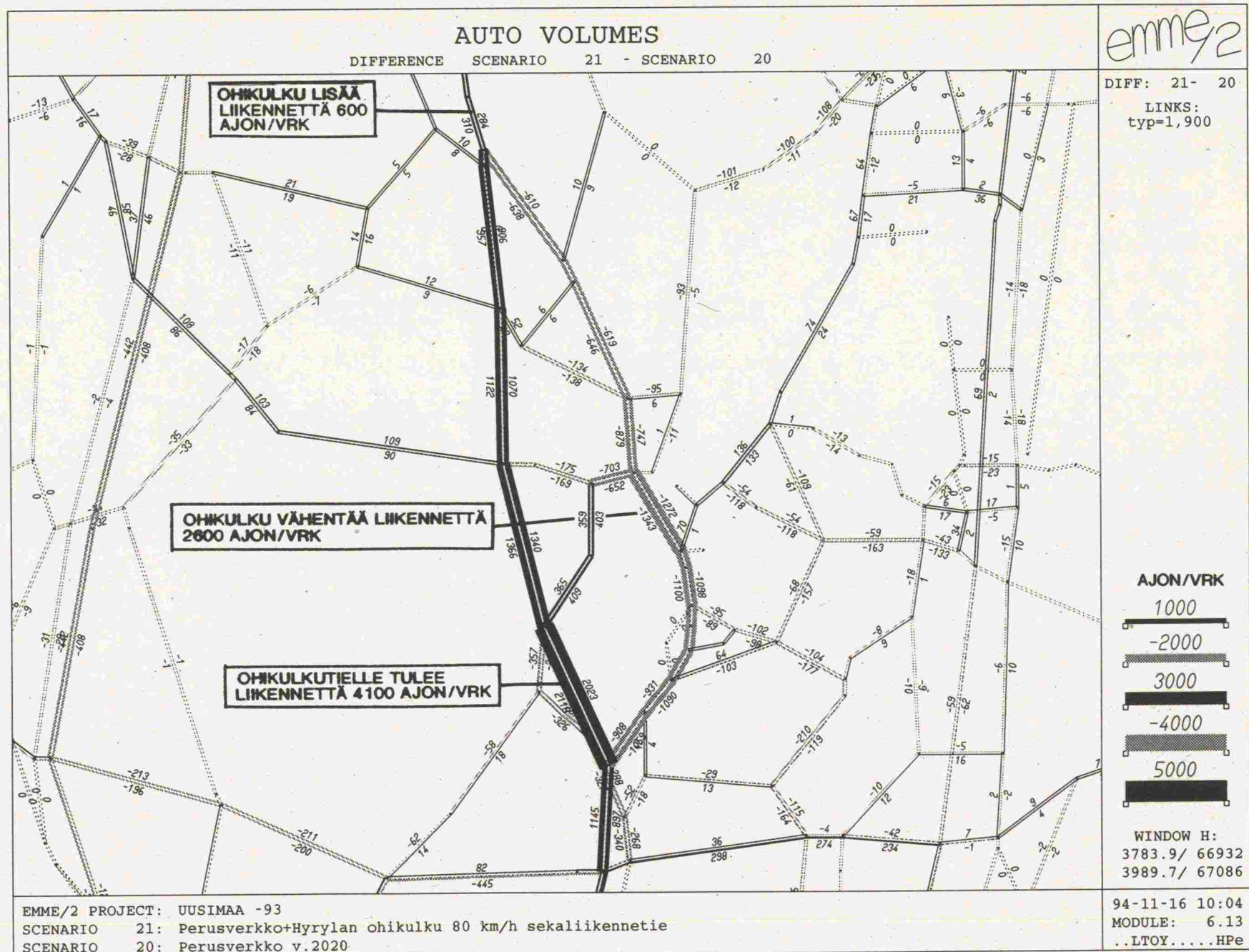


3b PERUSVERKKO KESKI-UUSIMAA





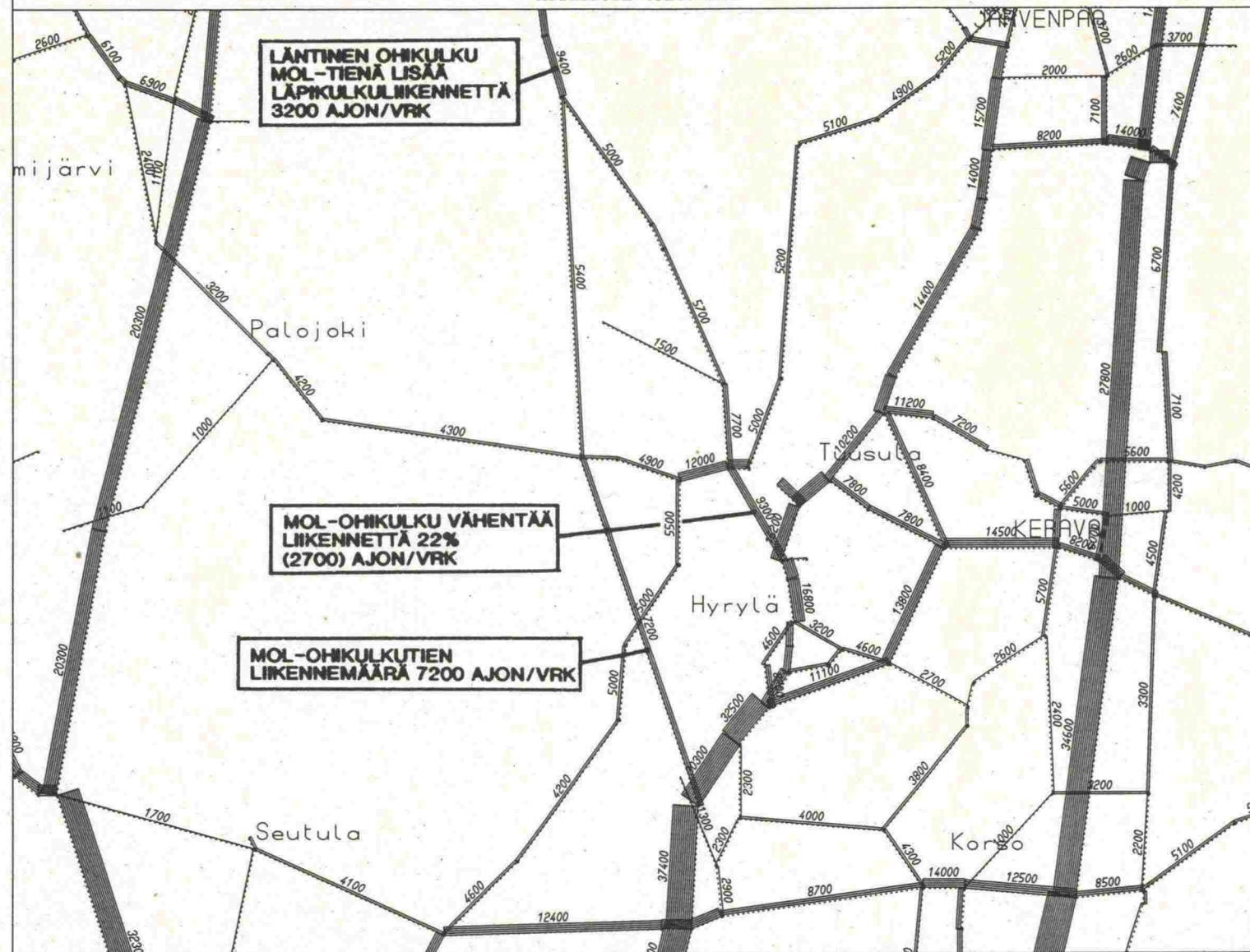




BASE NETWORK

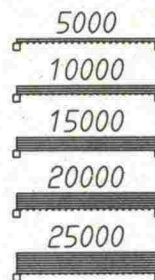
ATTRIBUTE @UL4: KVL

emme/2



LINKS:
typ=1,900
& @ul4=1000,99
THRESHOLD:
LOWER: 1
UPPER: 999999

AJON/VRK

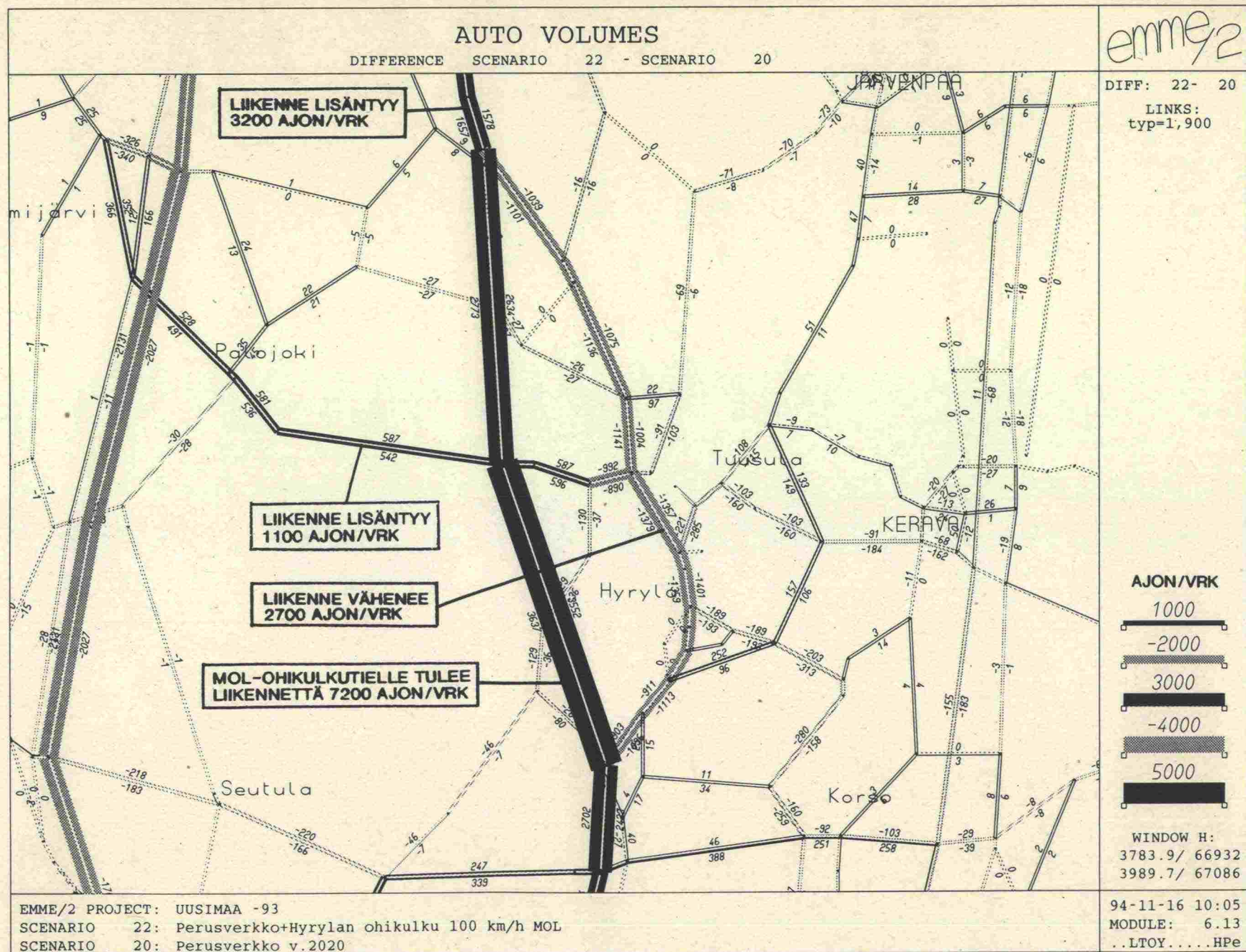


WINDOW H:
3783.9/ 66932
3989.7/ 67086

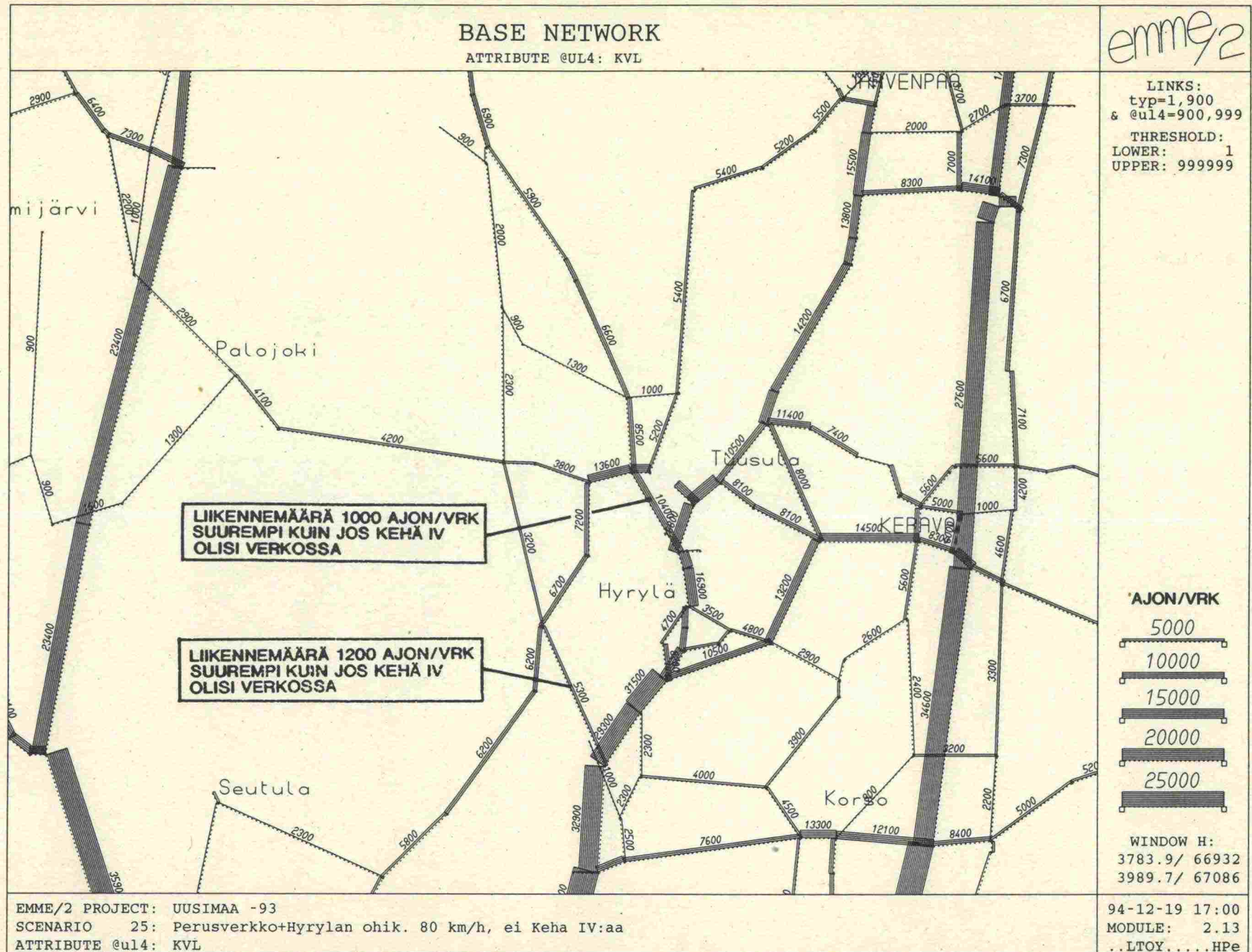
EMME/2 PROJECT: UUSIMAA -93
SCENARIO 22: Perusverkko+Hyrylan ohikulku 100 km/h MOL
ATTRIBUTE @ul4: KVL

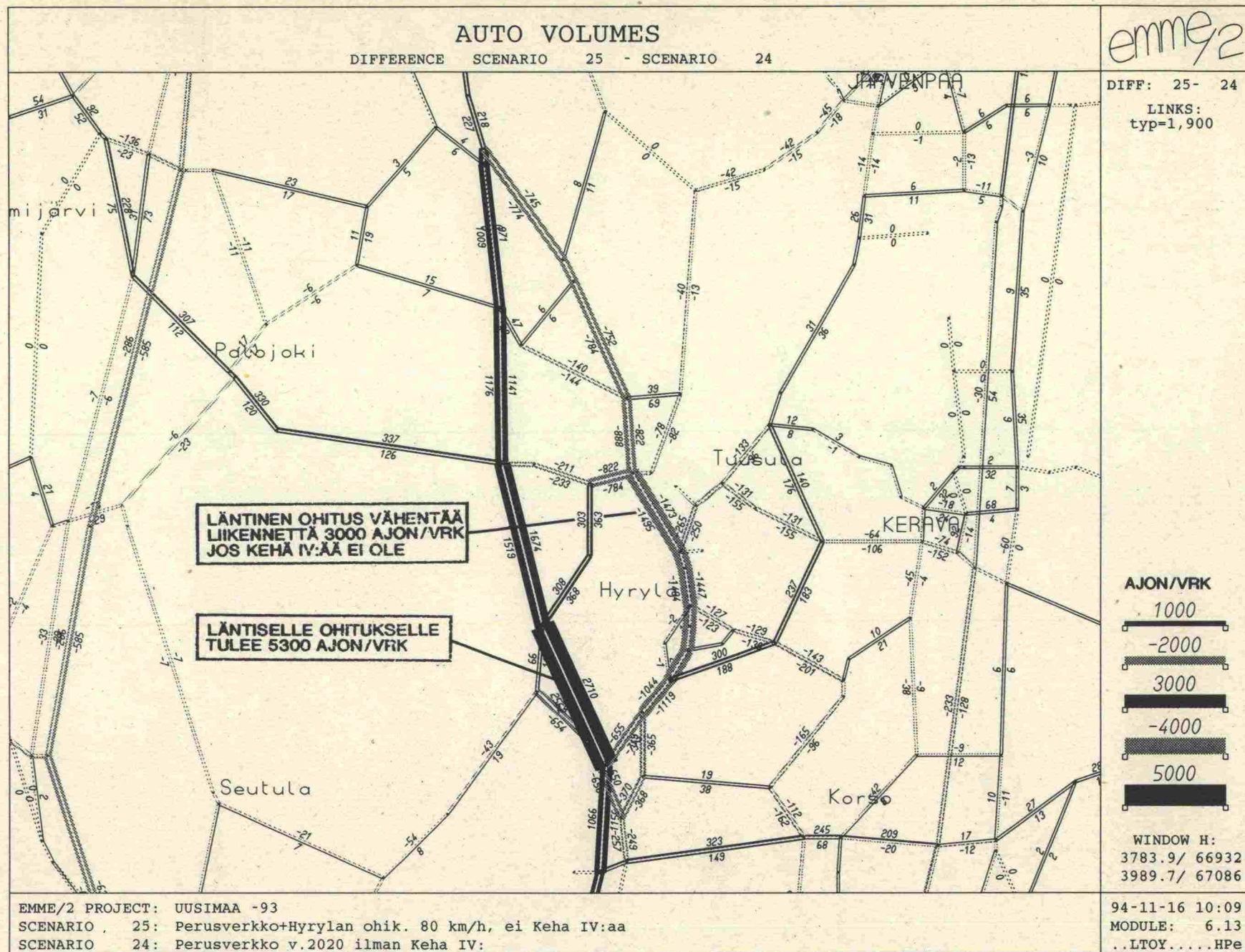
94-12-19 16:59
MODULE: 2.13
..LTOY....HPe

7. Läntinen ohikulku moottoriliikennetienä, liikenne v. 2020



8. Nopean ohikulkutien (mol) vaikutukset verkon liikennemääriin





10. Maantiemäisen ohikulkuratkaisun vaikutukset verkon liikennemäärään, jos Kehä IV puuttuu verkosta



**VE0+, nykyisen tien ongelmat,
mahdolliset parantamis-
toimenpiteet**

Ohikulkutien mahdollinen sijainti

Nykyisen tien:

- geometria
- poikkileikkaus
- liittymäjärjestelyt
- kevytliik. järjestelyt
- rakenteellinen kunto
- meluntorjunta
- pohjavesiasiat

**Koskenmäentien
liittymäjärjestelyt**

**Nahkelantien/Hyrylän
sis.tulon järjestelyt**

Valoliittymien toimivuus ?

Kiertoliittymän toimivuus ?

**Hyrylän itäisen ohikulkutien
liittymäjärjestelyt
Uudet verkolliset ratkaisut ?**

Kantatien 45 kehittäminen välillä Ruotsinkylä - Nummi

Jos vaihtoehtona : NYKYISEN TIEN PARANTAMINEN (VE 0+)

TIEN LUOKKA : Yksiajoratainen/kaksiajoratainen sekaliikennetie

Esimerkkeinä Hyrylän itäinen ohikulkutie / Nykyinen Tuusulantie välillä Riihikallio-Hyrylä

Ominaisuuksia

- ☐ Nykyisten liittymien poisto tai uudelleenjärjestely
- ☐ Liittymät voivat olla tasoliittymiä/eritasoliittymiä
- ☐ Kaikki ajoneuvoliikenne sallittu
- ☐ Erillinen kevyen liikenteen verkosto
- ☐ Nopeustaso voi vaihdella 60-100 km/h
- ☐ Tien geometrian mahdollinen parantaminen
- ☐ Ajoradan leveys 10.5 metriä + luiskat, ojat yms.,
Mahdollinen toinen ajorata Hyrylän keskustassa Hämeentielle
- ☐ Melusuojaukset asuinalueille tien varressa



Kantatien 45 kehittäminen välillä Ruotsinkylä - Nummi

Jos vaihtoehtona : HYRYLÄN LÄNTINEN OHIKULKUTIE

TIEN LUOKKA : Yksiajoratainen sekaliikennetie

Esimerkkinä Hyrylän itäinen ohikulkutie

Ominaisuuksia

- ☐ Liittymät voivat olla tasoliittymiä/eritasoliittymiä
- ☐ Kaikki ajoneuvoliikenne sallittu
- ☐ Erillinen kevyen liikenteen verkosto
- ☐ Nopeustaso voi vaihdella 60-100 km/h
- ☐ Tien luonne sallii pienipiirteisen tiegeometrian
- ☐ Ajoradan leveys 10.5 metriä + luiskat, ojat yms., suoja-alue ≥ 20 m



Kantatien 45 kehittäminen välillä Ruotsinkylä - Nummi

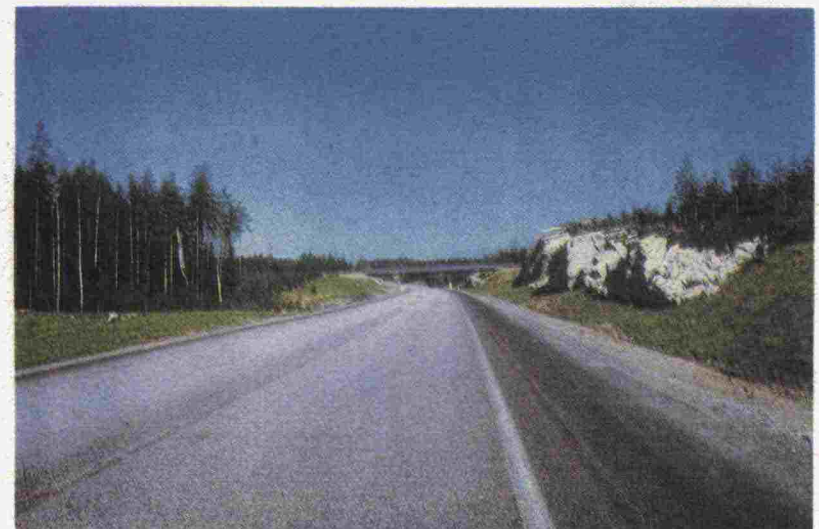
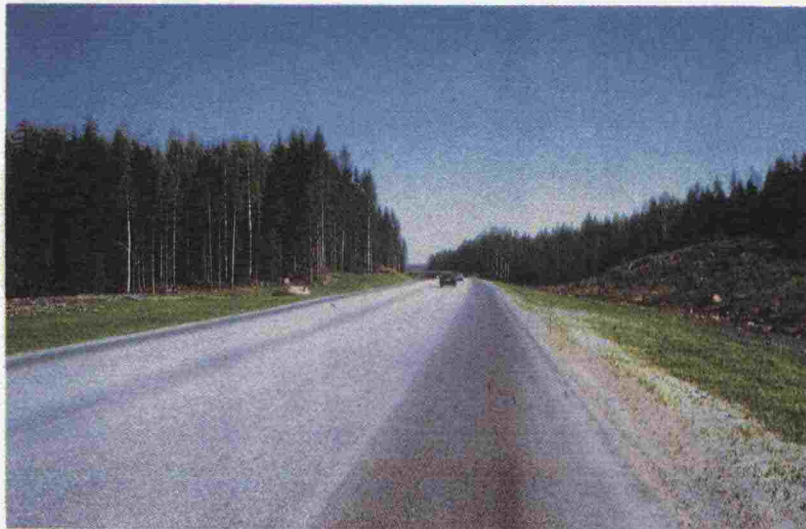
Jos vaihtoehtona : HYRYLÄN LÄNTINEN OHIKULKUTIE

TIEN LUOKKA : Moottoriliikennetie

Esimerkkinä valtatie 7 välillä Porvoo-Koskenkylä

Ominaisuuksia

- ❑ Eritasoliittymät
- ❑ Tarkoituksenmukainen nopeustaso 80-100 km/h
- ❑ Edellyttää korkealuokkaisen ja suurimittakaavaisen tiegeometrian
- ❑ Erillinen kevyen liikenteen verkosto
- ❑ Ajoinleveys 12.5 metriä + luiskat, ojat yms., suoja-alue ≥ 30 m



Kantatien 45 kehittäminen välillä Ruotsinkylä - Nummi
Yleissuunnitelma
Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Keskusteluihin osallistuneita kylien ja kulmakuntien asukkaiden sekä yhdistysten edustajia pyydettiin kerto-
maan siitä mikä on tärkeää alueella, millaista eläminen, asuminen ja arkielämä on.

Kuvaukset esitettiin keskustelussa 29.10.1994 ja / tai toimitettiin Uudenmaan tiepiirille 13.12.1994 mennessä. Saadut 18 vastausta on esitetty tämän liitteen sivuilla. Tekstit on otettu muutamaa poikkeusta lukuunottamatta mukaan sellaisenaan. Kuvien määrää on jouduttu jossain tapauksessa karsimaan.

Jatkotyössä eli ympäristövaikutusten arviointiselostuksen laatimisvaiheessa kevään ja alkukesän 1995 aikana selvitetään hankkeen eri vaihtoehtojen vaikutuksia kuvauksissa esitettyihin tärkeisiin asioihin.

Tässä muodossa tehtävä annettiin

Kt 45
Seuraavaksi kerraksi...29.11.1994

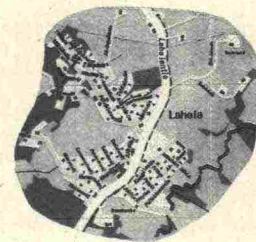
Muutaman rivin mittainen kuvaus, kolmen kuvan kera, edustamasi kylän tai kulmakunnan elämästä tai yhdistyksen toiminnasta, jos niin haluat

aiheena...kylän identiteetti (mikä tekee esim Ruotsinkylästä juuri Ruotsinkylän), arkielämää, millaista siellä on elää ja asua, mikä on tärkeää alueella, kylän/ yhdistyksen toiminnasta

Kuvaukset ja kuvat tulevat näyttelyyn ja ovat nähtävillä suunnittelun ajan, lisäksi ne tulevat mukaan arviointiselostukseen (yksi suunnitteluraportista). Jotta kaikki- en tekstit mahtuvat mukaan, voi tekstiosuus olla 15 riviä pitkä (tämän kappaleen levyistä tekstiä).

1. Ruotsinkylän koti- ja koulu

Lahela on kasvava kylä Hyrylän kupeessa. Maalaismaiseen leimaa-antava kylällemme. Lahelan kylä kuuluu Ruotsinkylän koulun piiriin. Kylä on rauhallinen asuinalue, missä ei ole liikenteestä liikoja ongelmia. Liikenne on vähentynyt moottoritien valmistumisen jälkeen. Alikulkuja voisi olla kevyelle liikenteelle, koska lapset joutuvat ylittämään tietä pimeässä.



Yhdistyksemme toimii aktiivisesti koulun ja kodin yhteistyöelimenä. Kiinnitämme huomiota myös rauhalliseen koulutiehen. Pyrimme vaikuttamaan entistä turvallisemman ympäristön saamiseksi. Toivomme etteivät uudet tiehankkeet vaikeuta liikenneyhteyksiämme entisestään. Lapsilla on pitkät koulumatkat keskimäärin. Kaipaamme parempia julkisia liikennepalveluja. Itse pyrimme tekemään kylästä entistä vireämmän ja miellyttävämmän asua.

Uudet tiehankkeet eivät saa huonontaa kulkuyhteyksiä, eikä liikenteestä saa muodostua ympäristöhaittoja. Kaikki mitä tehdään, tulee olla harkittua ja huolella valmistettua.

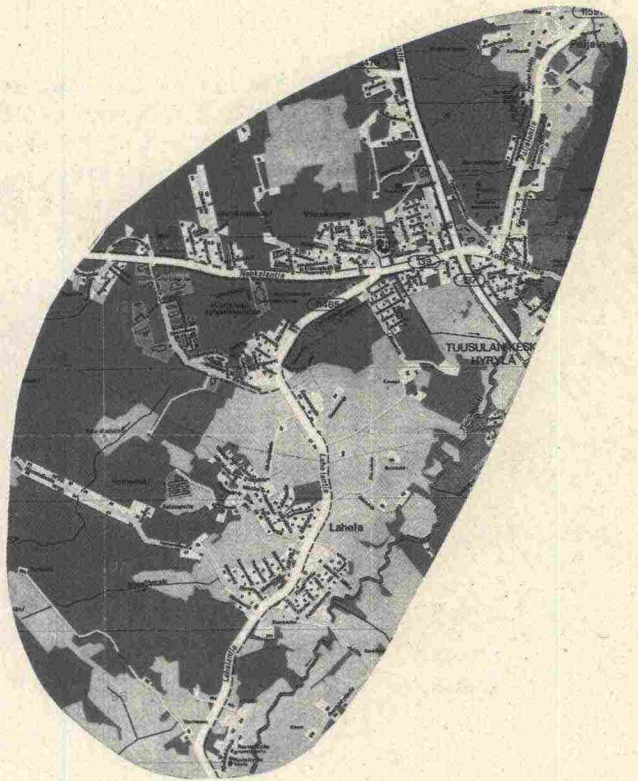
2. Paijalan-Lahelan Omakotiyhdistys

Paijala-Lahela ovat vanhoja perinteisiä tuusulalaisia kyliä. Vanhempaa asutusta on myös Koskenmäessä, Nahkelantien varrella ja Hämeentien läheisyydessä. Uudempia asuma-alueita ovat Vaunukangas, Vesitorninmäki, Autiorinne ja Lahelanrinne. Alueella on myös perinteisiä maatiloja. Työpaikkakeskittymä on Ristikivenmäen alueella.

Peltoaukeat, metsäiseen maastoon sopeutuvat asuinalueet, hiekkaharjut, Rusutjärvi, Tuusulanjärvi ja Tuusulanjoki ovat alueelle ominaisia. Luontoon pääsee lähes kotiovelta. Arvokasta pohjavesialuetta on Hämeentien alueella ja Autiorinne-Lahelanrinne-Ristikivenmäki -alueella. Alueen tärkeä ominaisuus on suojaa antavat metsät, asukkaille on arvokasta yhteys luontoon.

Kuvailualueella asuu noin 4000 asukasta seitsemässä pientaajamassa ja näiden ympäristössä. Itse omistettu omakotitalo tai rivitalo-osake ovat alueen asuinmuoto. Työpaikkoja alueella on noin 600 lähinnä Ristikivenmäessä.

Lisää pientaajamia on tulossa nykyisten rinnalle. Tähän yhdyskuntamalliin tulee alueen kasvu sopeuttaa.



3. Vanhan Paijalan Seura ry Paijalan Metsänkävijät ry

Kun tarkastellaan kyläyhteisöme ja sen lähialueiden nykytilannetta sekä tulevaisuuden näkymiä teitten kannalta, haluan painottaa seuraavia asioita:

Hämeentie nykyisellään kulkee laajan pohjavesialueen kautta, jonka vaikutuspiirissä on useita pumppaamoja. On lisäksi huomattava, että alue on pohjavesialueena erittäin herkkä, koska se on joutunut laajamittaisen soranoton kohteeksi. Jo nyt on ollut voimakasta pohjavesien suolapitoisuuden lisääntymistä teiden suolauksen vuoksi, eivätkä vähäisiksi jää liikenteen muutkaan päästöt.

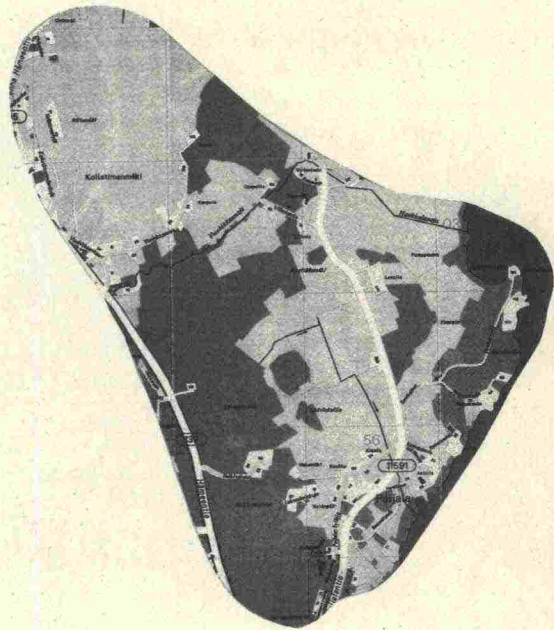
Kun on nähtävissä Tuusulan keskuksen laajentuminen enenevässä määrin kylämme alueelle ja sillä jo risteävien teiden varsille, on myös liikenteen lisääntyminen väistämätön tosiasia.

Koska jo nykyiset risteysalueet ovat varsin hankalia ja tilankäytön kannalta vaikeasti parannettavissa, on ruuhkautuminen lisääntymässä. Myös meluntorjuntaa vaikeuttavat useat risteysalueet ja jo olemassa oleva vanha rakennuskanta. Kuitenkin meluntorjunta näilläkin alueilla olisi ehdottomasti tarpeen jo entisen asutuksen kuin myös tulevan lisääntymisen vuoksi. Huomattakoon myös Paijalan hautausmaan läheinen sijainti, vaikka sen asukkaat eivät olekaan pahimpia valittajia.

Varottavia esimerkkejä ruuhkautumista ovat Kulloontien johtaminen suoraan taajamaan ja Nurmijärventien liittymän hankaluudet. Nämä tulevat lisääntymään Hyrylän taajaman laajentumisen myötä. On mielestäni turhaa kuvitella, että elinkeinoelämä Tuusulassa kohentuisi sillä, että pakotetaan liikenne taajamaan estämällä sen ohikulku. Kyllä se kolahtaa omaan nilkkaan liikenteen joustamattomuutena ja pakottaa kuitenkin tulevaisuudessa järjestämään myös ohikulkuliikenne. Mielestäni se tulee huomioida jo nyt, kun siihen järkevällä suunnittelulla on mahdollisuudet. Näin vältetään laajojen pohjavesialueiden vaarantaminen eikä vaikeuteta kohtuuttomasti jo olemassa olevaa taajamarakennetta. Ellei tätä ratkaista nyt, kun siihen on tilaisuus, jäänee ohikulkuvaraus epämääräisenä voimaan estäen laajojen alueiden maankäytön suunnittelun. Näin ollen katson ohikulkutien suunnittelun ja rakentamisen tarpeelliseksi.

Vanhan Paijalan Seuran tarkoituksena on Paijalan kylän alueella edistää kylä- ja järvimaiseman, väljän ja maaseutumaisen asutuksen, kyläkulttuurin sekä kotiseuturakkauden säilymistä. Lisäksi seura ajaa kyläläisten etuja, puolustaa maisema-arvoja ja haluaa lisätä alueen viihtyisyyttä sekä asukkaiden yhteistoimintaa.

Paijalan Metsänkävijät ry on kyläyhteisössä aktiivisesti toimiva metsästysseura, jonka tarkoituksena on estää laiton ja turvata lainmukainen metsästys sekä riistakannan säilyminen ja kehitys vuokraamillaan metsästysalueilla.



4. Tuusulan ympäristöyhdistys (TYY)

Toimii koko Tuusulan
kunnassa

pyrkii edistämään luonnon ja ihmisen elinympäristöjen tuntemusta ja suojelua sekä kestävästä kehityksen turvaamiseen tähtäävää ympäristön käyttöä ja suunnittelua keskeisesti Uudellamaalla.

Toimialueellaan TYY keskittyy erityisesti seuraaviin tehtäviin:

- edistää arvokkaiden luonto- ja ympäristökohteiden inventointia, tutkimusta, tuntemusta ja suojelua
- edistää alueen luonnonvarojen, kuten maa-ainesten, peltojen, metsien, vesistöjen ja pohjavesien sekä ekosysteemien käytön säätelyä kestävästä kehityksestä turvaavalla tavalla
- edistää asuin- ja työympäristöjen suojelua ja hoitamista ihmisten terveyden ja hyvien elinolojen turvaamiseksi
- antaa tukensa sellaiselle Tuusulan kunnan ja Tielaitoksen toiminnalle, joka tähtää em. tavoitteiden toteutumiseen pyrittäessä kehittämään alueen tieverkkoa ja liikenneoloja.

Tällä hetkellä TYY osallistuu Tuusulan länsiosien eli Tuusulantien ja Hämeentien länsipuolella olevan alueen liikenneolojen kehittämistä edistävään periaatekeskusteluun ja tavoitteiden asettamiseen.

- TYY antaa tukensa kunnan ja Tielaitoksen ilmaisemille pyrkimyksille löytää em. kehittämishankkeille sellaisia ratkaisuja, jotka aiheuttaisivat mahdollisimman vähän haittaa alueen elinympäristöille sekä luonnonvarojen käytölle ja suojelulle.
- TYY pitää oikeana Tielaitoksen pyrkimystä omalla toiminnallaan estää, ettei valtateiden 3 ja 4 (Hämeenlinnan ja Lahden moottoriteiden) läpiajoliikenne pääse hajautumaan ko. valtateiden välialueelle eli Tuusulan länsiosan maastoon.
- TYY haluaa korostaa, että em. Tuusulan länsiosien haja-asutusalue on poikkeuksellisen arvokas alue taloudellisesti (Suomen tuottavinta maaseutua), vesihuollon kannalta (Päijänne-tunneli, pohjavesialueet) ja kulttuurihistoriallisesti (on osa Aleksis Kiven "maailmaa"). Sen pilaantumista mm. virheellisin liikenneratkaisuin tulee kaikin tavoin välttää.
- TYY toivoo, että myös Tuusulan kunta ja Tielaitos yhtyvät alueen asukkaiden taholta esitettyyn kantaan, jonka mukaan nykyistä tiestöä kehittämällä ja joukkoliikennettä tukemalla pyritään pitämään Tuusulan maaseutu elävänä, ja että alueen luonnetta muuttavat ja elinympäristöä pilaavat tie- ym. hankkeet jätetään tulevien polvien asiaksi.

7. Rusutjärven vesiensuojelu- ja kotiseutuyhdistys ry

Järvi on kylän "sydän". Sen ympärillä on monenmoista toimintaa; on talviasutusta ja kesäasutusta, on peltoa ja metsää, kylä elää omaa rauhaansa, kauppa on lähtenyt, posti on lähtenyt, ilmeisesti viimeiset bussit ajavat tyhjiin HYRYLÄÄN. Kuitenkin kylä elää vahvasti tulevaan luottaen. Asutus lisääntyy hiljalleen, kuntainliitto puhdistaa järveä Päijänne-vedellä. Kylän rauha kutsuu ihmisiä rentoutumaan ja nauttimaan luonnon moni-ilmeisyydestä - talvella maisema "natisee" talvipakkasessa.



Koulu on ollut kyläkeskus jo vuosikymmenet. Tältä pihalta ovat lähteneet monet kyläläiset opintielleen, kuka tuomariksi tai lääkäriksi tai insinööriksi, kaikki opintiet ovat lähteneet tältä pihalta. Tänään lapset Vaunukankaalta Siippooseen pelaavat jalkapalloa tällä kentällä, mistä avautuu näkymät aina Nahkelaan saakka.



Uusmaalainen viljelymaisema hallitsee maisemaa. Yhtenäinen pelto-alue Rusutjärveltä Siipoon kautta Nahkelaan on antanut elantoa sukupolvesta toiseen. Ehkäpä myös tulevaisuudessa, sillä EU on myös todennut asian olevan näin, koska mitään EU-tukea ei näin viljavalle maalle myönnetä - siis peltoa parhaasta päästä.

P.S. Miten muuten istuisi tuolle aukealle kaikenlaiset Hyrylän ohittajat, toisivatko he seudun ohitse kiiruhtaessaan mukanaan jotakin, joka vielä lisäisi seudun arvokkuutta...?

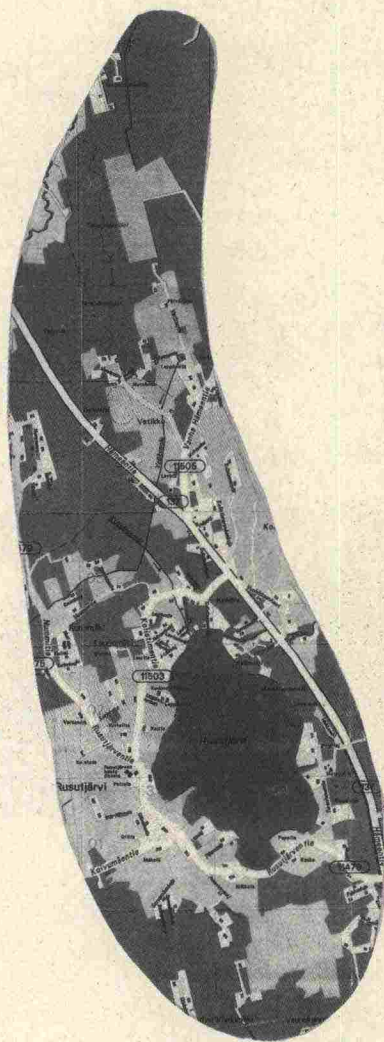


8. Rusutjärven kylän yhteisten maa-alueiden osakaskunta

Rusutjärvi on rauhallinen, melko hyvin vanhan maaseutumaisen ilmeensä säilyttänyt kylä. Järvi ja laajat peltoaukeat antavat merkittävät leimansa alueelle. Ilmapiiri kylässä on leppoisa.

Alueella on tärkeää säilyttää sen perinteinen ilme, johon uusi tie ei sovi.

Ei kuvia, koska niillä ei pysty kertomaan kuin osan kylän tärkeydestä.



9. Rannikonmäki



Rannikonmäki on asutuskeskittymä, lähes kylä, joka jakaantuu sekä Tuusulan että Nurmijärven kunnan alueelle. Taloja kummankin kunnan puolella on parisenkymmentä. Maisema alueellamme on rauhallista ja maalaismaista, peltöjen ja metsien hallitsemaa. Alueemme läntisenä sekä eteläisenä rajana on Palojoki. Alueitamme halkoo Hynnänkorventie, joka on yhdystienä keskisestä Tuusulasta Nurmijärven suuntaan. Kaikkiaan alueeltamme on hyvät ja nopeat liikenneyhteydet kaikkiin tarvittaviin suuntiin.

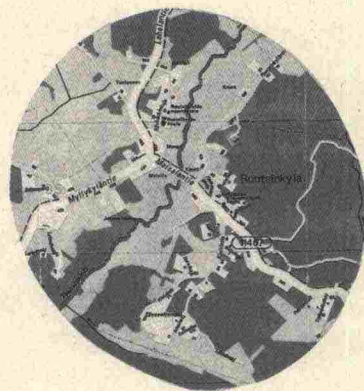
Monet suvut ovat asuneet alueellamme jo kymmeniä vuosia ja myös myöhemmin tulleet ovat ihastuneet alueemme rauhallisuuteen ja maalaismaisuuuteen. Emme halua metsiimme ja pelloillemme ostosparatiiseja, monitoimikulttuurikeskuksia emmekä uusia teitä.



10 Ruotsinkylän kylätoimikunta

Ruotsinkylä eroaa muista Tuusulan kylistä siinä, että alueella asuu suhteellisesti enemmän ruotsinkielisiä kuin muissa Tuusulan kylissä. Alueella on myös Tuusulan ainoa ruotsinkielinen ala-aste.

Ruotsinkylässä eletään keskellä maaseutua, jonka maisemallisesti keskeisin alue on joki-laakso ympäristöineen. Myös metsäntutkimuslaitoksen laajat metsät luovat oman leimansa kylään. Ruotsinkylän kylätoimikunta ottaa kantaa ja järjestelee kylän yhteisiä asioita. Toimikuntaan kuuluu sekä uusia että vanhoja kyläläisiä.



11. Tuusulan maataloustuottajain yhdistys

Toimii Tuusulan kunnan
ja Järvenpään kaupungin
alueella

Yhdistys on itsenäisen Suomen ikäinen - 77 vuotta vanha. Se on maa- ja metsätaloustuottajien ammattijärjestö, johon kuuluu noin 500 jäsentä.

Tuottajayhdistyksen toimialue on Tuusulan kunta ja Järvenpään kaupunki.

Suunniteltu läntinen ohikulkutie tulisi toteutuessaan pääosin jäsentemme omistamille pelto- ja metsäalueille. Se muuttaisi peruuttamattomasti maiseman ja lopettaisi maanomistajien mahdollisuuden perustuotantoon alueella.

Ohitustien kustannukset ja haitat ovat kohtuuttomat mahdollisiin etuihin verrattuna. Tuottajayhdistys puolustaa jäsentensä etuja kaikissa maatalouteen liittyvissä asioissa, myös tie- ja korvausasioissa ja vastustaa ehdottomasti tarpeettoman läntisen ohikulkutien rakentamista.

16. Keski-Uusimaan Riistanhoito-yhdistys

Toimii Tuusulassa,
Keravalla ja
Järvenpäässä

- lakisääteinen koulutus- ja valvontaelin kuntata-solla (Suomi jaettu 298 alueeseen), laissa määrätty viranomaistehtävät
-
- jäseniä: 1898 (v. 1994)
- alueella toimii 18 rekisteröityä metsästysseuraa

Suunnitteilla olevan tien linjaus (läntinen ohikulku) kulkee tärkeän pohjavesialueen läpi ja paikallinen vesi-huolto vaarantuu. Alue ei kuulu eikä tulevaisuudessakaan ole kunnallisen vesihuollon piirissä.

Etenkin tien rakentaminen Hosiossuon läpi on vaikutuksiltaan arvaamaton veden laadun ja riittävyyden suhteen.

Suon tulvavedet vaikeuttavat maanviljelykäyttöä ja pellon ojitus tukkeutuu.

Paikallistiet: kulku vaikeutuu

Luonnonvaraisen eläimistön suoja-alueet ja luontaiset kulkureitit (mm. hirvien) pirstoutuvat.
- liikenneonnettomuuksien lisääntyminen

Meluhaitat helpompi torjua/ratkaista jo olemassa olevilla reiteillä.

Kulkuyhteyksiä suunnitellun väylän osalta ei kukaan tarvitse välttämättä. Ei ainakaan paikallinen väestö.

Poikittaisliikennettä tällä (139) alueella ei ole tarpeen lisätä. Etelä-pohjoisyhteydet hoituvat varsin joustavasti (vielä kauan tulevaisuudessakin) jo olemassaolevaa verkostoa pitkin 3. ja 4. tiet (omine vanhoine rinnak-kaisväylälineen).

18. Nahkelan kylätoimikunta

Nahkelan kylä on kumpuilevaa maaseutua, jonka peltoaukeiden läpi virtaavat Krapusillanoja, Luhdanoja, Koivistonoja, Ruokosuonoja jne.

Väestö käy pääosin töissä kylän ulkopuolella.

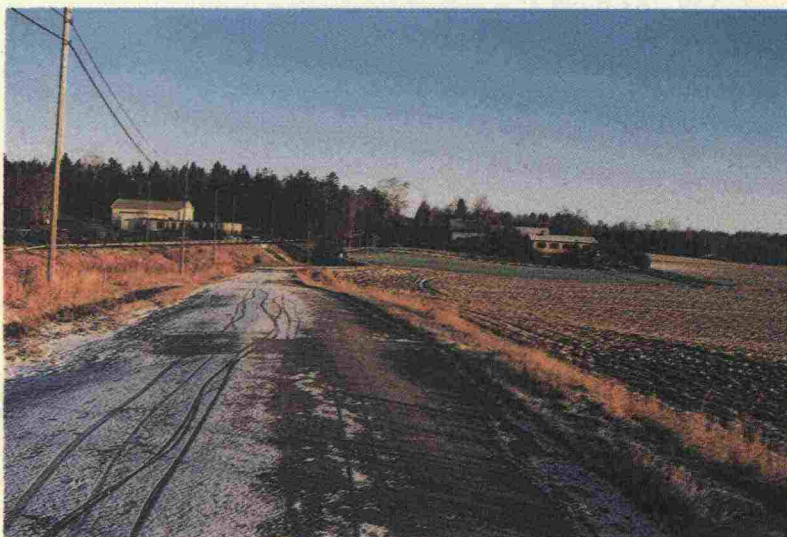
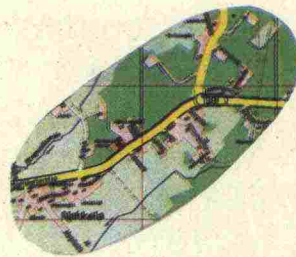
Keskikylän ja muut asutushentymät ohittava Nahkelantie kevyenliikenteen väylineen riittää pitkälle välittämään kylän oman ja sen kautta kulkevan liikenteen. Tien maisemointi olisi syytä tehdä kiireellisesti koululta alkavan runsaan kilometrin pituisen aukean osalta (huom. neljäs kuva jätettiin pois tilanpuutteen vuoksi!).

Kylätoimikunnan tavoitteena on rauhallisen ja luonnonläheisen kylämiljöön säilyttäminen peltoaukeineen ja metsineen. Kylätoimikunta toimii aktiivisesti ja määrätietoisesti elävän kylän puolesta ja sen asukkaiden elämisen tason varmistamiseksi.

kuva 1
Nahkelan kylälle tyypillinen ojankomaisema. Krapusillanoja joulukuisessa uomassaan. Kasvisto suojaa niin kesäisen satakielen kuin muunkin eläimistön.

kuva 2
Nahkelaan Hyrylästä kaavailtu uusi tie halkoisi Isonniitun viljelysmaiseman, ylittäisi Isonniitun ja raiskaisi taustalla näkyvän metsämaiseman.

kuva 3
Nykyisen uuden ja vanhan (kevyenliikenteenraitti) Nahkelantien risteysalue (alikulutunneli), johon uusi Hyryläyhteys ympästäisiin.



19. Arvo Lemmelä / Kouvumäentie 44 - 58

Suunniteltu linjaus kulkee tärkeän pohjavesialueen läpi ja paikallinen vesihuolto vaarantuu. Alueella ei ole eikä sinne rakenneta kunnallista vesijohtoa.

Tien rakentaminen etenkin Hosiossuon läpi on vaikutuksiltaan arvaamaton talousvesien laadun ja riittävyyden suhteen.

Tien alle jäävä harjoitusrata tulee käyttökelvottomaksi.

20. Suonmutkatien tiehoitokunta



Kahden tien varrella. Hosiosuonmutka Nahkelantien pohjoispuolella, jossa viisi omakotitaloa ja Suokaarteentie Nahkelantien eteläpuolella, jossa 13 omakotitaloa, yksi paritalo ja neljä kesämökkiä.

Koko alue on metsäistä ja rauhallista asuinalueita.

Hyrylän läntisen ohikulkutien risteys Nahkelantien kanssa tulisi asuinalueemme keskelle ja tuhoaisi yhteisömme. Emme sitä halua.



21. Vesitorninmäki

Vesitorninmäki on pääosin 1980-luvulla rakentunut, suoraan Hämeenlinnantiehen rajautuva, etelärinteessä oleva asuntoalue. Vanhempi asutus "uppoaa" hyvin uuden asutuksen sekaan. Vesitorninmäki yhtyy Vaunukankaan koulun ja päiväkodin välityksellä Vaunukankaan asutukseen.



Alueilla ei ole läpiajoliikennettä. Hämeentie ja Nahkelantie aiheuttavat meluhaittoja.

E.m. alueiden kaupalliset palvelut saadaan Hyrylän keskustasta.

Autiorinne on etelärinteessä sijaitseva, pääosin 1970- ja 1980-luvulla rakentunut omakotialue, josta on pienen puropuiston välityksellä yhteys Lahelanrinteen asuntoalueeseen. Lahelanrinne on Suomen ensimmäinen asuntomessualue ja se on rakentunut 1970-luvun taitteessa.

Tuusulanjokilaakso on merkittävä maisemallinen tekijä alueiden eteläreunassa.

Hämeentie aiheuttaa huomattavia meluhaittoja alueella. Meluvallien "katkokset" päästävät melun asuntoalueen sisään.

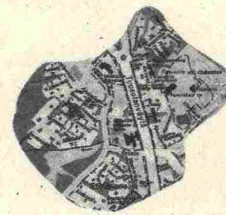
Ala-aste sekä päiväkotit sijaitsevat Vaunukankaalla. Yläasteelle mennään Hyökkälään.

22. Mikkola

Pääosin 1980-luvulla rakentunut pientaloalue.

Alueen asukasluku oli 962 henkilöä 1.1.1993.

Alueella on sekä omistus- että vuokrataloja. Rakennuskanta on pienimuotoista, lukuunottamatta Mikkolan päiväkotia, ala-astetta sekä Aropuiston 3-kerroksista asuinkerrostaloa ja TSS:n rakennusta. Alueella on myös säilynyt muutamia vanhoja rakennuksia, mm. nk. Mikkolan talo, josta alue on saanut nimensä sekä Ruusthollin tila.



Alueen keskellä on pieni, päiväkotiin rajautuva puisto, josta lähtevät asuinalueita pienempiin osiin jakavat puistokäytävät. Näiden kapeiden puistoraittien ansiosta Mikkolan alueella on "kiva" kuljeskella, vaikkakin ne osittain ovat hoitamattomia.

Päiväkoti ja ala-aste ovat alueella; muut julkiset palvelut 1 - 1.5 km:n säteellä.

Kaupalliset palvelut ovat n. 1 km:n etäisyydellä, Hyrylän keskustassa sekä Sahankulman liikekeskuksessa.

Julkisen liikenteen yhteydet ovat hyvät, vaikkakin linja-autopysäkeille on matkaa vähintään 0.5 km.

Tuusulanväylän rakentaminen on parantanut yhteyksiä muualle Helsingin seudulle.

Tuusulanväylän ja Hämeentien liikenne, sekä ajoittain lentoliikenne aiheuttavat meluhaittoja.

Mikkolan alue rajautuu pohjoisessa, lännessä ja etelässä Tuusulanjoki-laaksoon, jolla on merkittävä rooli alueen asukkaiden virkistysalueena.

Pähkinämäentien avaaminen Hyrylän keskusta on lisännyt huomattavasti liikennettä Mikkolan alueella, vaikkakin yhteydet alueelta Hyrylään ovat nopeutuneet. Liikennemäärien kasvaminen aiheuttaa kuitenkin meluhaittoja sekä liikenneturvallisuuden heikkenemistä, koska Pähkinämäentie on ylitettävä Hyrylän koulu-keskukseen päin liikuttaessa.

Tuusulanväylän rakentaminen kaikkine siihen liittyvine toimenpiteineen, Hyrylän itäisen ohikulkutien rakentaminen sekä Hyrylän keskustan liikennejärjestelmien totaalinen muuttuminen liikennevaloineen ovat huomattavia muutoksia Hyrylän ja sen lähitienoon asukkaiden elämässä.

Voitaisiinko puhua kulttuurishokista?

Alkuperäisessä esityksessä oli karttoja, joita ei ole liitetty tähän mukaan!

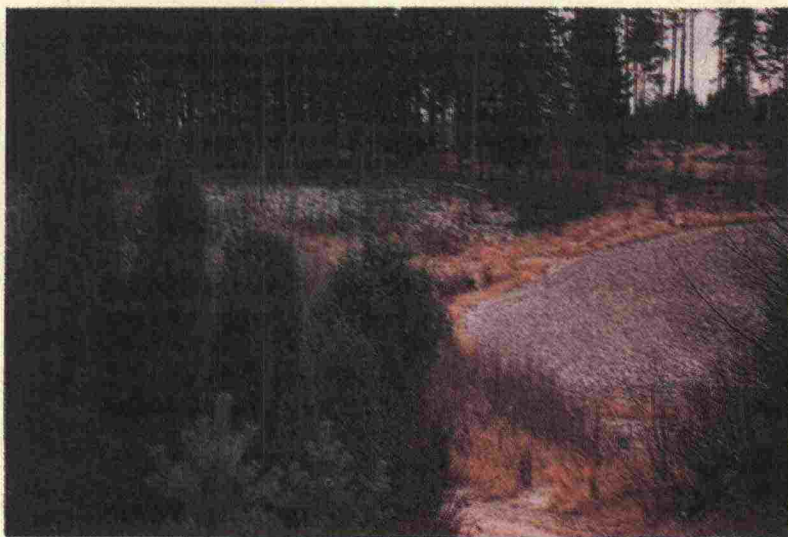
27. Hernemäkeläiset

Me hernemäkeläiset haluamme painottaa seuraavia seikkoja ja arvoja vastustaessamme kantatie 45 rakentamista:

Arvostamme rauhallista kyläyhteisöä, jossa on turvallista elää ja asua. Monet ovat hakeutuneet Hernemäkeen juuri näiden seikkojen perusteella. Alueellamme on mahdollisuus ulkoilla, lenkeillä, luistella, hiihtää ja jopa samoilla ja retkeillä metsissä ilman, että tarvitsee lähteä kauas kotoaan.

Lenkkeillessä ja retkeillessä kantatie 45 suunnittelualueella saattaa vastaan tulla hirviä, peuroja, jäniksiä ja jopa kettuja. Kesäisin luonto on vehreää ja kaunista, näitä emme haluaisi menettää.

Tie myös jakaisi meidät hernemäkeläiset kahtia ja aiheuttaisi kohtuutonta haittaa eristämällä meidät, kuin myös aiheuttaisi melua ja näinollen rauhallisen elinympäristömme olisi iäksi menetetty.



28. Kolistimenmäen (asuntoalue) kiinteistöt

Kolistimenmäki on kaunis ja luonnonläheinen omakotialue, joka jakaantuu Hämeentien molemmille puolille Hyrylästä Hyvinkäälle mentäessä. Asunnot rajautuvat aivan Hämeentiehen.

Alue on vanhaa ja rauhallista asuinalueetta.

Liikennejärjestelyjä ja -turvallisuutta on parannettu kevytliikenneväylän, alikulkutunnelin ja uusien, parannettujen risteyksien avulla.

Kolistimenmäki on pohjavesialuetta, jonka eteläpuolelle on rakennettu vedenpumppaamo. Pääosa alueen talouksista on liittynyt kunnallistekniikkaan (vesijohtoverkosto).



29. Klemetskogin koulu

Liikenteellisesti hyvällä ja turvallisella paikalla sijaitsevaan Klemetskogin kouluun (ala-aste + esikoulu) lähetetään kaikki Tuusulan kunnan ja Keravan kaupungin ruotsinkieliset lapset.



Koulu sijaitsee keskellä Ruotsinkylän kyläkeskusta näkyvällä paikalla rajoittuen pohjoiseen ja itään Metsäntutkimuslaitoksen istutettuun metsään, joka kokonaisuudessaan on 190 ha:n suuruinen ja edustaa I-luokan pohjavesialueella (kolme vedenottamoa) olevaa luonnonkaunista harjumaisemaa, joka hiljattain on merkitty Ympäristöministeriön harjuseutukaavaan. Koululle tämä kaakkoisalue on tuike tärkeä mitä ulkoilemiseen, urheilemiseen (maastojuoksu, suunnistus, hiihto jne.) sekä opettamiseen (marjat, sienet, kukat, tavalliset ja harvinaiset puulajit, sammaleet, jääkauden jäljet jne.) tulee.

Suunniteltu Hyrylän läntinen ohikulkutie tuhoaisi tässä eteläisessä päässä tämän vuosikymmeniä sitten istutetun harvinaispuulajisen Metsäntutkimuslaitoksen metsän ja pienentäisi luonnollista liikennemeluestettä nykyiselle Tuusulanväylälle päin ja toisi ohikulkutien meluavan liikenteen aivan koulun viereen tuhoten rauhallisen ja idyllisen miljöön ja jättäen koulun kiillamaisesti kahden tien väliin eli koulu jäisi täydelliseen meluloukkuun. Jatkossa tie ylittäisi kauniin Tuusulanjoen jokilaakson, jakaen laakson luonnottomasti kaakkoisluoteissuunnassa kahtia ja pirstoen jokilaakson avaria peltoja ja niittyjä tynkälueiksi. Juuri Ruotsinkylän kyläkeskus edustaa Tuusulan kunnan ehkä idyllisintä maalaismaisemaa, jota ei missään tapauksessa saa pilata ehdotetulla tienlinjaussuunnitelmalla.

Tuusulanjoen länsipuolella oleva Ruotsinkylän koulu, Klemetskogin koulu sekä sen viereisellä tontilla oleva pian 100 vuotta täyttävä Solbackenin seuratalo, jonka kauniissa jugendtyyppisessä talossa järjestetään kesän melkein jokaisena viikonloppuna häät, dominoivat kyläkeskustaa ja toimivat sen luonnollisena keskipisteenä.

Idyllinen Klemetskogin koulu rauhallisine ympäristöineen ja koulun edestä kulkevine kevyen liikenteen väylineen, pienen paikallistien varrella, ovat oppilaille luoneet viihtyisät ja turvalliset puitteet, jotka pilaantuisivat mikäli toteutetaan Hyrylän läntinen ohikulkutiesuunnitelma läntisimmän vaihtoehdon mukaan. Tuntuu järkevämmältä ensin tutkia miten tuleva Kehä IV aiotaan toteuttaa Helsinki-Vantaan pohjoispuolella ja miten sen rakentaminen ja vanhan tien (Hämeentien) parantaminen vaikuttavat tähän projektiin. (huom. osa kuvista on jätetty tilanpuutteen vuoksi pois!)



Hankkeesta vastaa tielaitos, Uudenmaan tiepiiri
Opastinsilta 12 B, PL 70, 00521 Helsinki

Hankkeen vetäjä insinööri Seppo Antinoja, p. 1487 3633
Ympäristöasiantuntija MMK Seija Korhonen, p. 1487 2342

Yva-menettelyn yhteysviranomaisen on Uudenmaan lääninhallitus
(1.3.1995 Uudenmaan ympäristökeskus).

Arviointiohjelma ja myöhemmin arviointiselostus ovat nähtävillä
arviointimenettelyn ajan mm. tielaitoksen palvelupisteessä
Itä-Pasilassa:

Opastinsilta 12 A, katutaso. 00520 Helsinki.